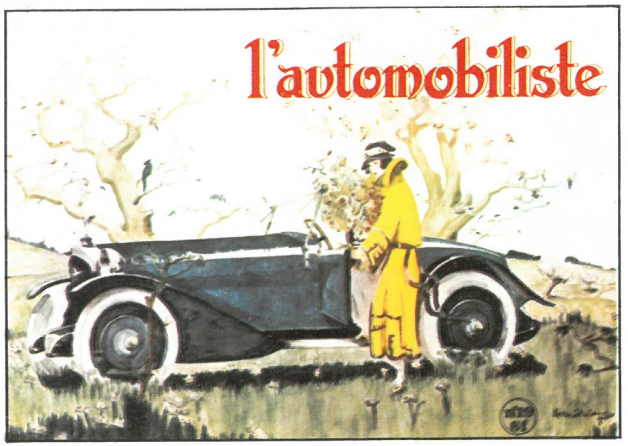
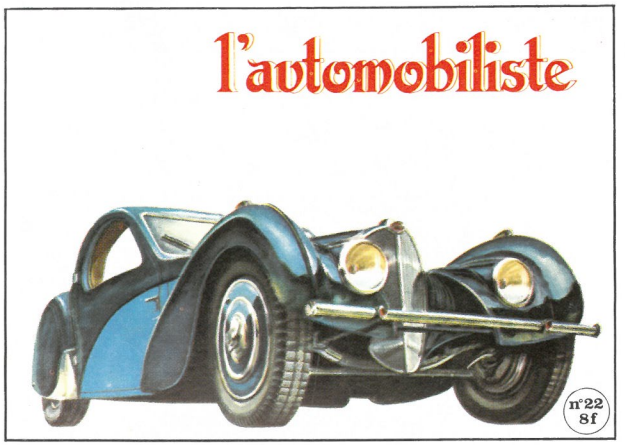



# l'automobiliste

No 31 – 8 F

l'automobiliste No 31







**N° 1** ÉPUISÉ

**N° 2**
LES MOTOCYCLETTES D'AVANT 1914
LES 6CV RENAULT ET NN
LA GLADIATOR "COURSE" 1903
LA LEGENDE D'AMILCAR
PARIS/ROUEN 1966
TARGA FLORIO

**N° 3**
BUGATTI BRESCIA
LES LORRAINES DIETRICH
LES 6CV AMILCAR
LES FAUSSES "COURSE"
LA MORT D'ALBERT CLEMENT
LES PARIS/NICE

**N° 4**
LES LORRAINES
LES VOITURES SALMSON
LES MALHEURS DES 3 ROUES
LES DEMOISELLES DE BILLANCOURT

**N° 5**
TRICYCLE LEON BOLLEE
MOTOCYCLETTES 1914-40
ROLLS-ROYCE 1904-14
LA REGINETTE

**N° 6**
CITROEN 5HP
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR
LES MASE
LE SALON 1927

**N° 7**
DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT
FORD A
LES TAXIS PARISIENS
REGLAGE SALMSON, AMILCAR

**N° 8**
LES CYCLECARS A 3 ROUES
DES 4CV TRES SPECIALES
LE BOL D'OR
LES PNEUMATIQUES

**N° 9**
LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT
LE BUGATTISTE
LES SANDFORD
1er PARIS/NICE 1893
LES MOTOS A.B.C.

**N° 10**
LES MASCOTTES ET BOUCHONS DE RADIATEURS
MONSIEUR VIOLET (SIMA - VIOLET)
MUSEES D'AUTOMOBILES ANCIENNES
(LE MANS ET MUSEE DU FOREZ)
BUGATTI AU BEC HELLOUIN

**N° 11**
LA NEW-PHANTOM (Phantom I)
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ?
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION
MECANIQUE AUX TRAINS
ROUTIERS. . . .
MUSEES AUTOMOBILES (Suite)

**N°12**
TESTE & MORET
EVOLUTIONS DU SIGLE RENAULT
VOITURES ANCIENNES A MONTLHERY
LA FULVIA SPORT 1,3
CABRIOLET, COUPE, COACH ?

**N° 13**
MOTOS KOEHLER ESCOFFIER
FIAT 509
PEUGEOT DE COURSE 1911
PROTOTYPES J.P. WIMILLE
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION (Suite)

**N° 14**
LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP
AMILCAR 6 CYLINDRES
LAMBORGHINI MIURA

**N° 15**
MOTOS DOUGLAS
LES E.R.A.
RENAULT SAPRAR-SPORT
LA LASPOUGEAS 1896

**N° 16**
TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500

**N° 17**
BUGATTI LES "ROYALE"
ALFA ROMEO P2, 1923
MONTLHERY 1969

**N° 18**
B.M.W. TYPE RUSSIE
FORD "T"
BALLOT

**N° 19**
MOTOS RENE GILLET
FARMAN
FIAT 804
BERLIET

**N° 20**
PARIS/NICE
SCHWIMMWAGEN
MONTLHERY

**N° 21**
J.A.P.
R. SENECHAL
MG K3
LES C4 CITROEN

**N° 22**
MOTOCYCLETTE PEUGEOT 1905
LA 57S BUGATTI
DE DION BOUTON

**N° 23**
CHASSAGNE
ALFA ROMEO P3

**N°s 24-25**
LE MANS DE 1923 A 1933
SILVERSTONE
RALLYE FIAT

**N° 26**
MG - LES "J"
LA JEEP
PARIS/DEAUVILLE
RALLYE SALMSON 71

**N° 27**
DELAHAYE 135
COUPES DE L'AGE D'OR 1972
201 PEUGEOT

**N° 28**
LA CROISIERE JAUNE
(première partie)

**N° 29**
LA CROISIERE JAUNE
(deuxième partie)

**N° 30**
BEDELIA
CHARRON

Ah ! les beaux jours ...
Servis, comblés, gâtés, pilotes-amateurs de voitures anciennes, vous voici, après deux réunions réussies "dans le bain" et prêts à recommencer si, vœu unanime, les chicanes en pneus sont abandonnées. Vous souvenez-vous du premier "Montlhéry" où beaucoup reçurent le baptême du circuit ? Peut-être, si les vents vous sont favorables, y reviendrez-vous. Mais déjà des questions se posent. Courir par goût ou par intérêt ? Sont-ils condamnés aux profondeurs du classement ceux qui ne disposent que d'un jeu de clés plates et de courts dimanches pour la mise au point d'un éléphant blanc, gloire d'un Bol d'Or ou d'un Paris-Nice dont on a oublié le nom et dont l'atelier natal a cédé la place à quelque périphérique ou autre grand ensemble ? La "spéciale", la "réplica", le pastiche vont-ils éclipser la voiture authentique qu'il nous appartient de maintenir ? Il y a sûrement des solutions qui permettent de lever ce paradoxe. Certes il vaut mieux voir une "spéciale" bien faite plutôt que cent demi-épaves entourées de plantes vertes. Mais le public ne doit pas être abusé : l'amélioration n'est pas le gonflage, la présentation n'implique pas l'ostentation, l'amateur est le contraire d'un m'as-tu-vu et le cambouis ne remplace pas les petits fours.
L'Automobile-Club de l'Ouest, à qui nous devons beaucoup, organise pour le cinquantenaire des 24-Heures trois courses rétrospectives dont l'intérêt n'est pas à démontrer.
Elles rappelleront que, si les machines ont changé, l'"esprit" du Mans est intact et que depuis un demi-siècle, un samedi de juin à 15 heures 59 commence une même terrible minute ...


l'automobiliste
LA REVUE DE L'AMATEUR

N° 31

Le numéro : 8 F

# l'automobiliste

*la revue de l'amateur*

42, rue du Bac - Paris 7ème - LIT. 82-05



| Articles | Auteurs | Pages |
|---|---|---|
| Editorial | | 1 |
| Chroniques | | 2 |
| Le Mans 1934-1939 | J. Potherat | 3 |
| Bugatti 13 | R. Jarraud | 26 |
| Coupes de l'Age d'Or | M. de Giromagny | 43 |
| Petites annonces | | 47 |


*Traduction anglaise par Peter Blair Richley*

Document de la page 18 A. Hannoyer

*Notre couverture :* **Coupes de l'Age d'Or, Le Mans 1973 (photo Gaillard)**


Abonnement 1 an - 6 numéros
*Spécifier à compter de quel numéro*
France : 45 F Etranger : 60 F

*Directeur de la publication : Adrien Maeght*

*Dépôt légal 2ème trimestre 1973*

*commission paritaire n° 44.457.*


*Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.*
*NDLR : Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus*


*Imprimé à Paris sur les presses de l'Imprimerie ARTE.*

## A.S.A.V.E.

Le récent succès des Coupes de l'Age d'Or, l'organisation des prochains Trophées de Bourgogne, d'autres manifestations inscrites au calendrier sportif automobile ont mis en lumière le rôle que joue déjà l'Association Sportive Automobile des Véhicules d'Epoque (A.S.A.V.E.)

Cette association, répondant aux vœux de nombreux amateurs, a reçu l'approbation du Ministère de la Jeunesse et des Sports et le consensus de la F.F.A.E. Il importait avant tout que les organismes concernés ainsi que les propriétaires de voitures de sport historiques soient d'accord pour que toutes les manifestations sportives automobiles dépendent de la F.F.S.A.

Un règlement a été mis au point qui sert de base dorénavant à toutes les compétitions de voitures d'époque. Il sera complété par des accords particuliers F.F.S.A./A.S.A.V.E. destinés à préserver les caractéristiques des voitures historiques tout en y apportant des éléments de sécurité rendus nécessaires par les performances de ces véhicules, mais sans les dénaturer.

Il devenait, en effet, urgent de définir les règles du jeu qui permettent d'ailleurs un intéressant développement de cette branche du sport automobile. C'est chose faite, au moins en grande partie, grâce aux efforts de MM. Philippe Renault, Serge Pozzoli, Bernard de Lassée notamment. Qu'ils en soient remerciés. (A.S.A.V.E. 39 avenue Laumière, 75019 Paris).

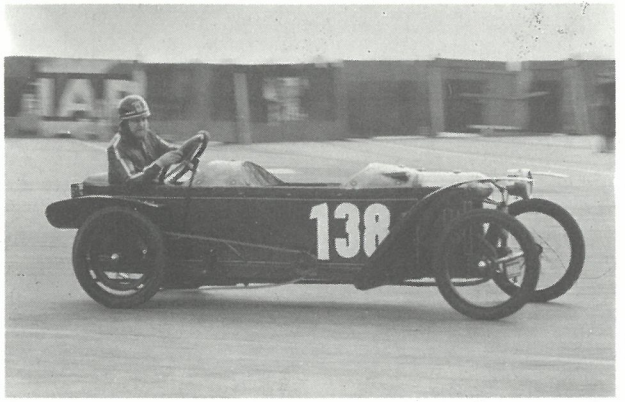
Au calendrier 1973 de l'A.S.A.V.E. :

**19, 20 mai**
Les Trophées de Bourgogne
Circuit de Dijon-Presnois

**29 juin**
Historic-Race
Circuit de Castellet Paul Ricard

**14 juillet**
Grand Prix de Silverstone (G.B.)

**15, 16 septembre**
Les Trophées de Provence
Circuit du Castellet Paul Ricard




## Yves Giraud-Cabantous

Le sport automobile vient de perdre l'un de ses plus grands champions en la personne d'Yves Giraud-Cabantous qui vient de disparaître à l'âge de 69 ans. De 1925 à 1955, son nom figura au générique de toutes les grandes épreuves et bien souvent aux places d'honneur. Il débuta en 1925 au volant d'une Salmson 1100, 4 cylindres voiture avec laquelle il remporta de nombreux succès. En 1930 il lançait les Caban-Spéciales équipées du robuste moteur Ruby qui allaient faire la joie de nombreux amateurs. Giraud-Cabantous remportait lui-même le Bol d'Or en 1931. En 1931 également, il débutait au Mans mais devait abandonner tandis que l'autre Caban terminait 6ème et dernière. En 1937, associé à Charles Rigoulot, il pilotait un tank Chenard & Walcker. En 1938 il terminait deuxième sur Delahaye. C'est après la guerre, au volant des Talbot-Lago 4,5 litres qu'il entama une série de succès en Grand Prix ce qui lui valut le titre de Champion de France de vitesse devant J.P. Wimille. En 1950, à Silverstone, il plaçait sa Talbot juste derrière les Alfa 1500 à compresseur qui faisaient la loi en Formule 1. Il courut ensuite sur H.W.M. puis, associé à Louis Rosier, sur Talbot en formule Sport. En 1954 et 55 il s'engageait encore au Mans sur V.P. à mécanique Renault. Aussi bon technicien que fin pilote, il connaissait tout de l'automobile. En course, il fut apprécié pour sa sportivité et redouté pour son talent.
Yves Giraud-Cabantous venait d'accepter la vice-présidence de l'Amicale Salmson. A sa famille et à ses très nombreux amis, l'Automobiliste présente ses plus sincères condoléances.

## Après la "vente"

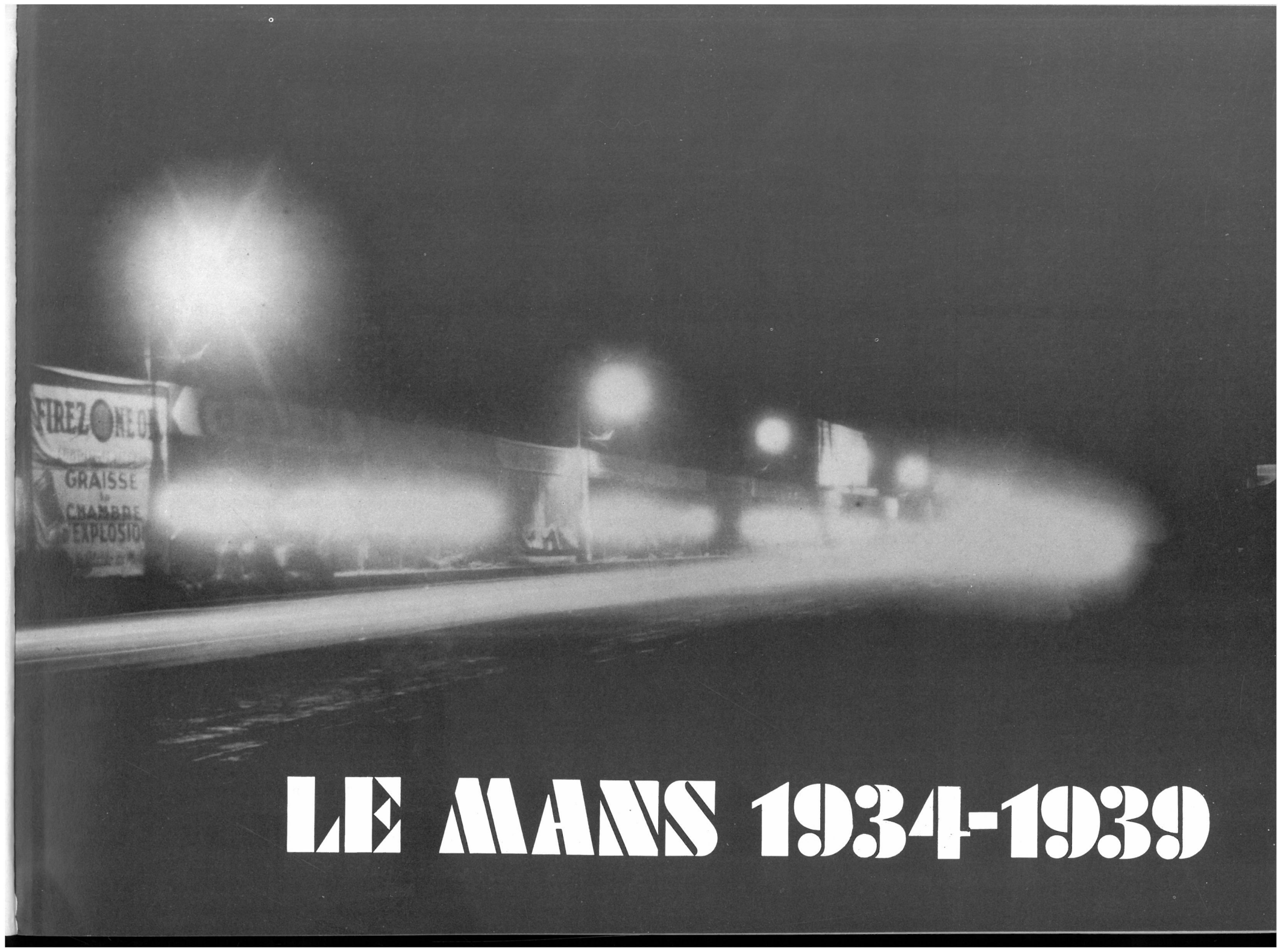
Le 22 mars dernier, à Genève, la dernière vente aux enchères n'a pas déçu les amateurs de folklore. Il y a incontestablement une catégorie de collectionneurs qui ne peut acquérir une automobile ancienne que sous la férule d'un commissaire-priseur. On s'excite comme on peut.

Le stock comprenait l'inévitable Zèbre et la non moins inévitable "5 CV" Citroën, l'indispensable Bugatti "Grand Prix" et la non moins indispensable Hispano dont les prix furent respectivement de 2.750, 875, 11.250 et 4.000 livres. Venons-en tout de suite aux "gros coups" : la Benz de 1908, voiture de Grand Prix, sans jeu de mots, atteignit 35.000 livres sterling, prix justifié sans doute en raison de son histoire, de son authenticité et de son état. Il faut avoir cela dans un musée digne de ce nom, pour faire passer le prix du ticket. En deuxième position une Mercédès SSK dite de 1930, splendide travail de reconstitution, fut adjugée 30.000 livres. L'acquéreur eut en prime une batterie à plat et devant les badauds qui n'osaient pas rire, cela se passait à Genève, eut recours au remorquage derrière une... Volkswagen. Heureux celui qui peut mettre 40 millions anciens dans une automobile mais plus heureux celui qui s'en sert.

Un fort lot de Mercédès 300 SL partit entre 3.000 et 5.625 livres selon l'état apparent.

Comparativement, une Ferrari 250 GT en excellent état à 2.250 livres était sous-estimée. Une Delage 1939 D-6-70 au même prix devait sa cote à son état et au nom porté sur le radiateur : ces Delage-là ne sont plus de celles qu'on offre à sa petite amie. Quelques prix encore pour les réflexions qu'ils inspirent : un CGS 1926, 1.062 livres ; une Rolls-Royce "Silver Ghost" tourer 1924, ex-Bugatti, 21.250 livres ; une Ford "A" 1930, 1.875 livres ; (ça va en faire des heureux ! ), une Citroën "15" en cabriolet (! ) datée de 1949, 1.875 livres (à vos chalumeaux), etc...

Pour finir avec cette revue-éclair, une Georges-Richard 1902 à 6.250 livres et une Aster 1898 à 2.250 prouvent une certaine désaffection envers les "Ancêtres" comparés aux "Vintages". C'est fâcheux pour les maquignons, les premiers étant beaucoup plus faciles à reconstituer. On annonce néanmoins la mise en chantier de nouvelles Bugatti : secouez vos tirelires ! Le reste, frais, passage en douane et immatriculation si vous tenez absolument à les conduire, ne sont que bagatelles...




# LE MANS 1934-1939

| | | |
|---|---|---|
| 1er | Luigi Chinetti-Ph. Etancelin sur Alfa Romeo | 2.886 km |
| 2ème | Jean Sébilleau-Georges Delaroche sur Riley | 2.706 km |
| 3ème | F.W. Dixon-Cyril Paul sur Riley | 2.688 km |
| 4ème | C.E.C. Martin-Roy Eccles sur M.G. K3 | 2.665 km |
| 5ème | Van der Becke-Peacock sur Riley | 2.640 km |

# 1934

Les 24 Heures s'embourgeoisent. Les vieux habitués du Mans trouvent avec plaisir que l'A.C.O. n'a pas perdu son temps depuis la dernière épreuve. Les stands ont été surélevés, afin de mettre des locaux à la disposition des commissaires, et surtout des "non-concurrents", c'est-à-dire des revues spécialisées, les accessoiristes, les pétroliers, toutes les petites industries qui ont des intérêts dans la course. Poussant le raffinement dans ses extrêmes limites on a même créé un golf à neuf trous. . .

Innovation particulièrement appréciée, le nouveau système de ravitaillement en carburant, indépendant pour chaque voiture, fonctionnant par gravité, offert par un généreux pétrolier.

Quarante cinq voitures ont satisfait aux exigences des commissaires. Après que la Duesenberg du Prince Nicolas de Roumanie eut lâché aux essais, quarante quatre voitures se présentent au départ. Un nombre record que l'on n'avait pas enregistré depuis 1925.

Bugatti a engagé la plus forte cylindrée, une 4,9 litres. A ce propos, tout le monde connaît la célèbre boutade attribuée au "Patron" : Bentley. Les camions les plus rapides du monde. . . En fait, au milieu des Alfa gracieuses et des légères 1500, 1100, la 4,9 litres Bugatti, rustique et très "Bentley Van Den Plass" ressemble à un éléphant perdu au milieu d'un troupeau de gazelles. Immédiatement derrière, se place la vieille Lorraine 3,5 litres et une 3 litres Bugatti. Fort de quatre équipages pourvus de 2,3 litres Alfa Romeo entend signer une quatrième victoire. Deux 2,3 litres Bugatti, et deux 2 litres Derby, terminent la catégorie au-dessus de 2 litres. Dix voitures se partagent la classe 1500, cinq Aston-Martin, deux Singer, deux Riley et une Bugatti. Avec quatre Riley, quatre Amilcar, quatre M.G., une Lagonda et une Salmson, quatre Singer, deux Tracta, une B.N.C., une Rally, la catégorie 1100 est de loin la plus fournie. Enfin une Austin fait cavalier seul en 750 cc. Si l'on s'attend à une belle démonstration avec les Alfa Romeo, il est certain que la course des petites cylindrées sera très disputée.

Sous une chaleur étouffante qui rend chaque mouvement pénible, les Alfa Romeo, comme à leur habitude, partent en trombe sous la direction du bouillant Sommer, qui passe en tête dès le premier tour. Bertelli, qui tente de soutenir le train, part dans une suite de dérapages aux Esses.

Sommer entame son quatorzième tour, quand, en plein virage d'Arnage, sa voiture prend feu le contraignant à l'abandon. Désormais la course se joue entre Etancelin-Chinetti et Howe-Rose Richards. Malgré son poids (2400 kg.) la Bugatti s'accroche aux deux voitures de tête, menant une belle course. Rose Richards en tête perd son avantage au changement de pilote, au bénéfice de Chinetti qui ne conservera pas longtemps sa place. Une fuite au réservoir d'essence l'immobilise quelques minutes au stand, le temps de mâcher un chewing-gum qui fournira un excellent mastic. Ce qui prouve, entre autre, que cette confiserie était déjà en usage avant le débarquement.

Dans le parc des abandons six voitures sont venues rejoindre l'Alfa de Sommer, une Amilcar, une Bugatti, une Derby, une M.G. et la Rally. Veyron maintient toujours sa Bugatti en troisième position lorsque l'Alfa de Davies-Clifford abandonne à son tour jettant l'inquiétude dans le camp italien.

Du lot des petites cylindrées, se détachent une M.G. et une Aston respectivement en quatrième et troisième position. Pour l'instant les Riley semblent calmes, se contentant de tourner régulièrement, à leur main, sans forcer. Une politique de sagesse que les observateurs suivent attentivement car un coup de théâtre toujours probable favoriserait bien cette équipe qui pour l'instant demeure bien en-dessous de ses possibilités réelles. Entre-temps la seconde Derby, une autre Aston et l'unique Singer ont abandonné.

Pendant la première partie de la nuit, la course prend une allure régulière sans incidents autres que les ravitaillements normaux. Seule l'Alfa de Howe-Rose Richards s'arrête, privée d'éclairage, l'équipage travaille sans relâche sur sa voiture. Plus d'une heure après, l'Alfa reprend la route. Mais avec un énorme retard, en onzième position.

Chinetti-Etancelin sont en tête, avec quatre tours d'avance sur Veyron-Labric qui tournent toujours avec la grosse Bugatti, à l'étonnement de tout le monde. Et soudain la Bugatti ne passe plus. L'Alfa, suivie de l'M.G. de Ford-Baumer, de l'Aston de Fotheringham-Appleton et de l'Alfa de Brunet-Zehender. Au tour suivant l'Alfa passe seule. Alors que l'attente se trans-

forme en inquiétude l'Aston-Martin surgit de la nuit et marque un bref arrêt au stand. Alors les nouvelles parviennent enfin : la grosse Bugatti est en panne aux Hunaudières. De l'autre côté du circuit, en voulant éviter l'M.G. de Ford-Baumer qui gênée par une Tracta part en une série de dérapages et sort de la route. Brunet s'est retourné dans le fossé. Après deux tours, l'Alfa de Howe abandonne privée de son embrayage.

Assurés de leur succès, Etancelin-Chinetti lèvent le pied en toute sécurité, aucun des concurrents encore en course ne pourra les déloger de leur première place. Derrière eux, huit voitures, toutes anglaises, se battent pour la seconde place et Riley commence son offensive. En fin de matinée, le classement est le suivant : Alfa, Aston, quatre Riley, une M.G. et une Aston.

En début d'après-midi, coup sur coup, la Lorraine, et deux Aston abandonnent. A treize tours de Chinetti-Etancelin, Sebilleau-Delrache sont en seconde position. Malgré leur confortable avance, les pilotes d'Alfa ne traînent pas en route, leur réservoir fuit toujours et une panne sèche, avant le ravitaillement réglementaire, entraînerait leur disqualification.

Cette édition des 24 Heures est un triomphe pour l'industrie britannique. A part l'Alfa Romeo, les sept premières places sont remplies par des Riley, une M.G., une des Singer. Sur vingt trois voitures ayant terminé, seize portent les couleurs anglaises.

*nº 21 - Aston-Martin 1500 cc, Bertelli-Penne Hughes*
*nº 26 - Singer 1500 cc, Brian Lewis-Hindmarsh*
*nº 44 - Tracta 1000 cc, Quinault-Daniélault*

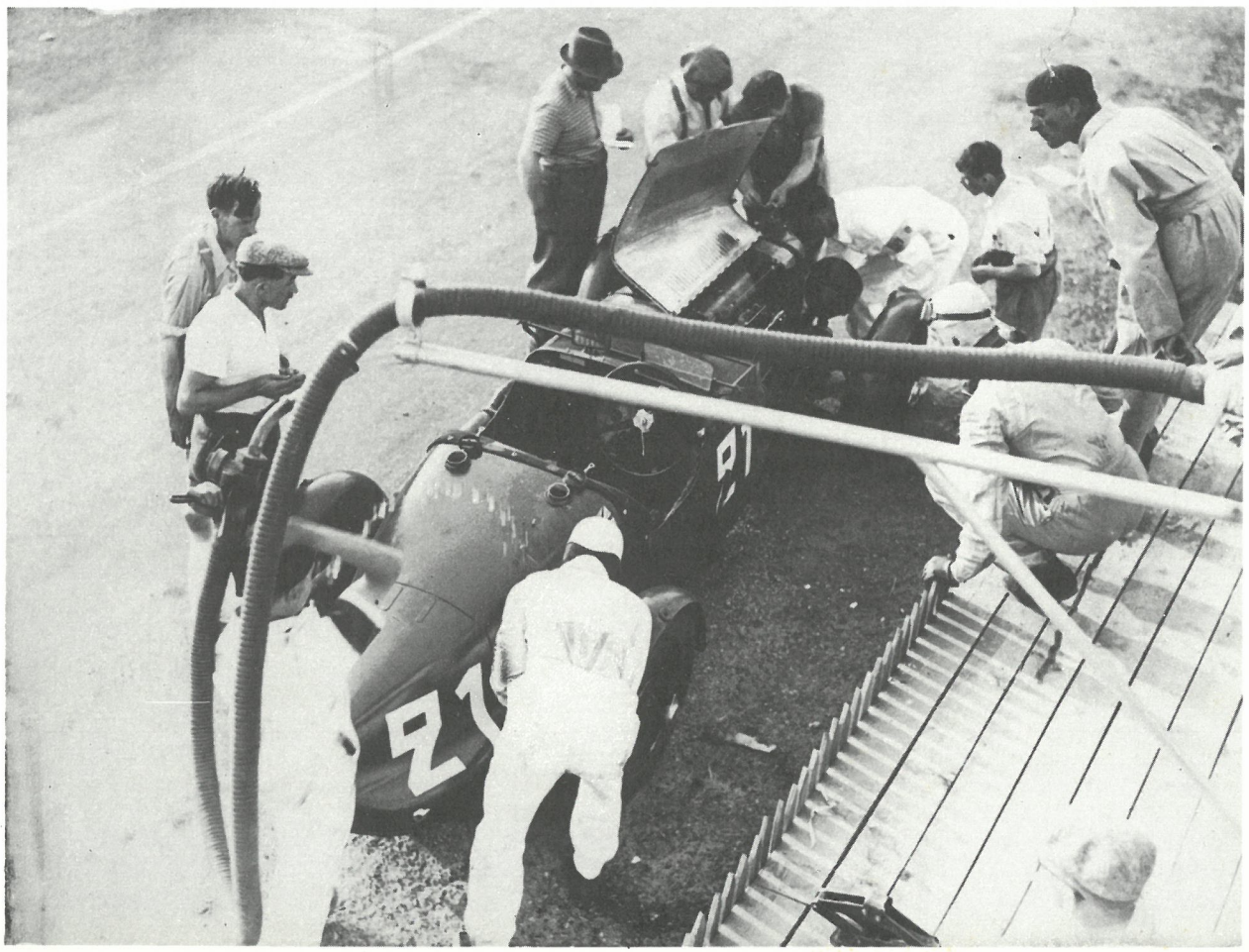
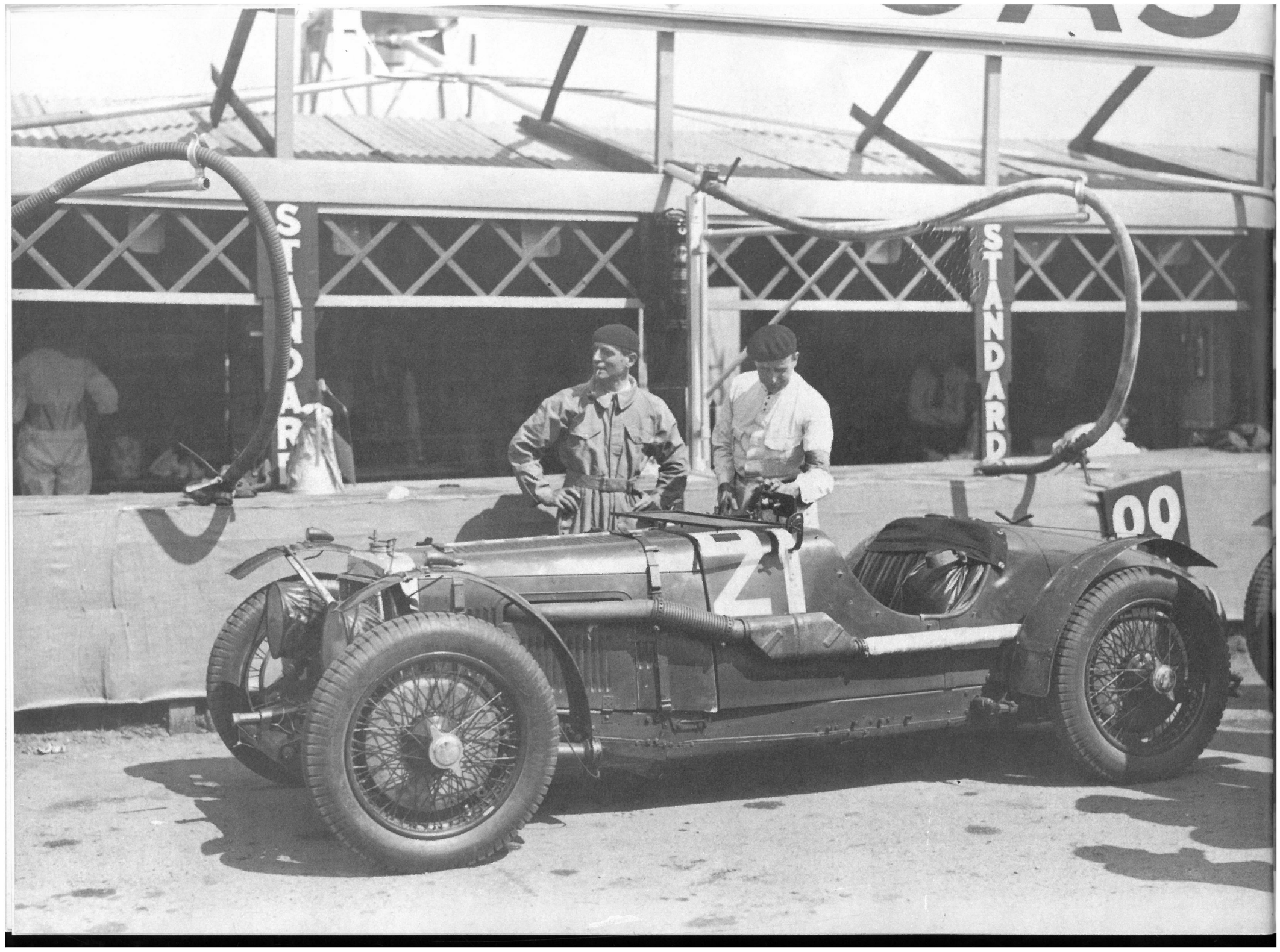



*Photo collection S. Pozzoli*


STANDARD
STANDARD
21
00


4cyl
V8
SERVO·F
SILENTB
TOURS EFFECTUES
3183-RG

| | | |
|---|---|---|
| 1er | F.S. Hindmarsh-Luis Fontès sur Lagonda | 3.006 km |
| 2ème | Louis Heldé-Henri Stoffel sur Alfa Romeo | 2.998 km |
| 3ème | C.E.C. Martin-Brackenbury sur Aston-Martin | 2.905 km |
| 4ème | Van der Becke-Richardson sur Riley | 2.811 km |
| 5ème | Michel Paris-Marcel Mongin sur Delahaye | 2.798 km |

# 1935

Le col relevé, en ciré, en trench coat, les pilotes impassibles sous l'averse attendent le signal du départ. Derrière eux, au parterre, une mer de parapluies abrite les spectateurs qui ne veulent pas manquer l'instant le plus excitant de la course.

Jamais on n'avait vu autant de voitures. 58 équipages se sont engagés dans ce XIIIème Grand Prix d'Endurance. Une nouvelle fois le Prince Nicolas de Roumanie a engagé sa Duesenberg, la plus grosse cylindrée. Une Bugatti 4,9 litres et deux Lagonda 4,5 litres sont seules au-dessus de 4 litres suivies de la vieille Lorraine 3,4 litres, d'une Bugatti 3,3 litres et une nouvelle venue, une Delahaye 3,2 litres. Une Talbot française est seule en 3 litres. Quatre Alfa Romeo et deux Bugatti, représentent les 2,3 litres. Bien entendu, une fois de plus chacun s'accorde à pronostiquer une victoire d'Alfa qui compte trois ex-vainqueurs parmi ses pilotes. Deux 2 litres seulement, une Derby et une Bugatti suivies d'une Alfa 1750 précédant le plus fort contingent de 1500 jamais enregistré : 17 voitures, 2 Frazer-Nash, 6 Riley, 7 Aston-Martin, 1 Singer et 1 Bugatti. 3 MG et 1 Amilcar sont engagées en 1100 tandis que la dernière catégorie entre 750 et 100 CC se répartit entre 2 Fiat, 7 Singer, 1 B.N.C., 4 Austin. Quatre MG 850 sont engagées par l'usine et sont pilotées par des équipages féminins placés sous la responsabilité de Georges Eyston ce qui leur vaut le sobriquet amical de "Eyston's dancing daughters", surnom qui fera la bonne fortune des journalistes. Jamais cette course n'aura mieux mérité sa réputation d'épreuve franco-britannique, l'Angleterre n'engageant pas moins de 38 voitures et la France 12. Sur les 8 autres 7 italiennes et 1 américaine.

Comme à son habitude, Sommer fonce en tête dès le premier tour suivi par Veyron, Hindmarsh, Howe, Stoffel. Au sixième tour, l'Alfa Romeo de Lewis s'arrête à son stand pour une rupture de distributeur promptement réparée. A la fin de la première heure, Chinetti prend la tête avec quatre petites secondes d'avance sur Sommer mais profitant d'un ravitaillement de son rival, le bouillant pilote s'empare de la première place pendant qu'Hindmarsh remonte sa Lagonda en seconde position.

Parmi les légères Alfa Romeo, la grosse Lagonda rouge semble démesurée et trop lourde et chacun admire la technique des deux pilotes britanniques qui réussissent à tenir tête aux voitures italiennes. La pluie qui redouble n'entame en rien l'ardeur de la course et l'on assiste alors à de belles séries de tête à queue. Elwes heurte le talus et perd la pointe de son Aston-Martin tandis que la Riley de Maclure s'enlise dans le sable à Arnage. Ayant dégagé sa voiture avec l'aide de spectateurs, cet équipage sera disqualifié.

Encore une fois le coéquipier de Sommer tombe malade et Sommer envisage de continuer les 24 Heures seul ! Dans la nuit les voitures tournent sous la pluie qui gêne la visibilité.

Après minuit la Singer de Connell-Lloyd inaugure la liste noire bientôt suivie de la 2,3 litres Bugatti de Chaudé-Fourny. Malchanceux également le Prince Nicolas est trahi par la Duesenberg. Mais la Bugatti de Veyron tourne toujours régulièrement portant tous les espoirs français. Après son troisième relais vers une heure du matin, profitant de l'abandon de Sommer qui jette la consternation dans le camp Alfa, la Bugatti est en tête dans le même tour que la Lagonda.

Après une heure de course Veyron perd du terrain et se retrouve en troisième position derrière la Lagonda, l'Alfa de Dreyfus et devant l'Alfa de Howe, la seconde Lagonda et Chinetti. La nuit passe émaillée d'abandons divers pendant que, dans le même tour, Hindmarsh, Lewis, Dreyfus et Veyron se livrent une bataille effrenée se ravissant mutuellement la première place.

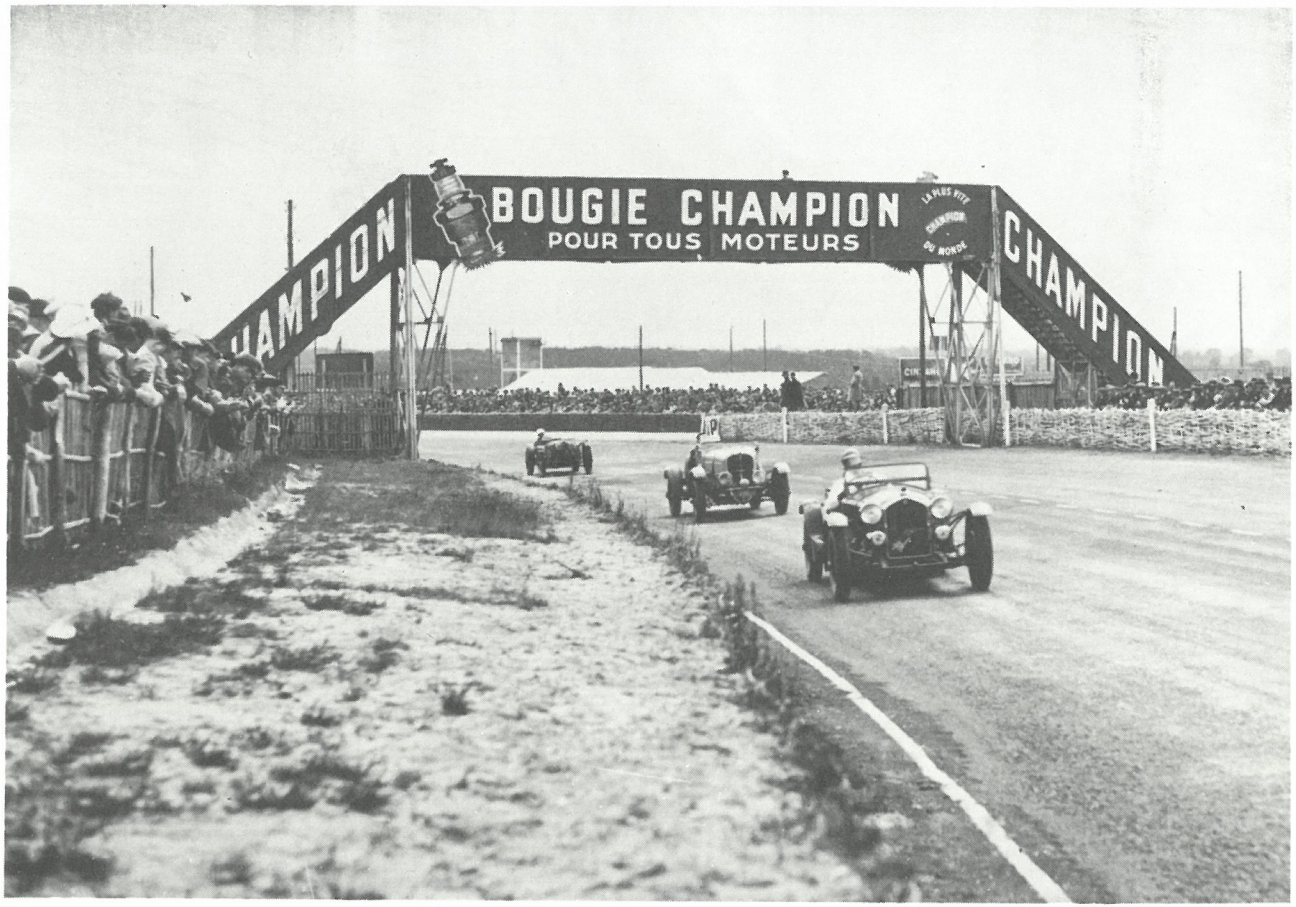
A huit heures du matin Veyron abandonne, son pont arrière brisé, alors qu'au meilleur de sa forme il tenait tête à ses rivaux. Chinetti-Gastaud abandonnent à leur tour. Lorsque peu après Howe-Lewis, un piston cassé, sont contraints de se retirer de la course, l'équipe Alfa est effondrée. Seuls, Dreyfus-Stoffel peuvent sauver la situation qui semble bien compromise car au meilleur de leur forme, les deux Lagonda les suivent de près.

En fin de matinée les jeux sont faits. Hindmarsh et Fontès prennent la tête et ne la quitteront plus, augmentant sans cesse leur avance sur Dreyfus-Stoffel. La seconde Lagonda est en difficulté. Sa boîte de vitesse a lâché et la voiture roule tout le temps en prise directe. Dans la dernière heure Fontès s'arrête fréquemment à son stand, sa pression d'huile tombant régulière-

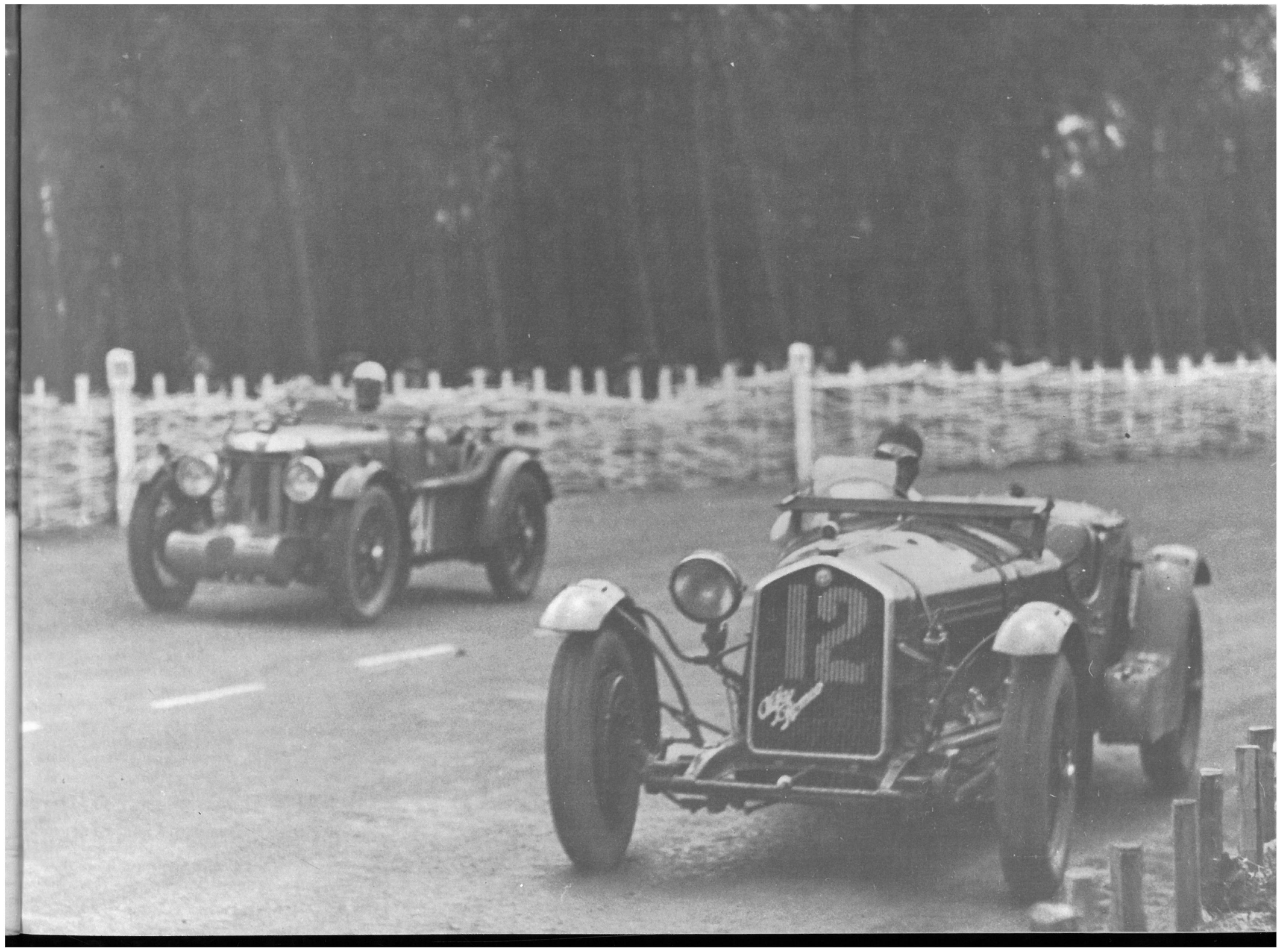
ment. A la faveur de cet incident répété, Dreyfus reprend la tête. Par on ne sait quelle circonstance, son stand ne l'en informe pas tout de suite et l'Alfa continue de tourner régulièrement sans forcer. Quand on lui passe le panneau, il est trop tard et Fontès est déjà reparti conservant son avance sur Dreyfus. Ayant laissé échapper une belle occasion de saisir la victoire aux cheveux, Alfa ne peut que constater le triomphe d'Hindmarsh et Fontès. Jamais le "God save the King" qui retentit après l'arrivée ne fut autant justifié : sur 28 voitures classées, 22 étaient aux couleurs britanniques. . .

*Certains ouvrages, et non des moindres, donnent une liste erronée des voitures engagées en 1935. Il y avait bien deux Lagonda 4,5 litres et non une 4,5 litres et une 2,3 litres. En effet, les trois voitures préparées par Fox and Nicholl pour le T.T. 1934 étaient en tous points identiques et les numéros de moteur se suivaient dans la même série. Deux d'entre elles, BPK 202 et BPK 203, furent engagées l'année suivante au Mans. Denis Jenkinson qui a pu récemment examiner ces deux voitures a bien établi leur similitude dans un article publié dans le n° de mars 72 de "Motor Sport". BPK 203 a encore son moteur d'origine et il eût été absurde d'équiper cette voiture d'un moteur de 2300 cc sans compresseur. Elle n'aurait eu aucune chance. Mais alors, pourquoi cet écart de numérotation, 4 et 14, puisque les numéros étaient donnés selon les cylindrées décroissantes et d'où vient l'erreur ?*

*n° 4 - Lagonda 4,5 L., Hindmarsh-Fontès*
*n° 12 - Alfa-Roméo 2,3 L., Heldé-Stoffel*




4


12

| | | |
|---|---|---|
| 1er | J.P. Wimille-Robert Benoist sur Bugatti | 3.287 km |
| 2ème | Joseph Paul-Marcel Mongin sur Delahaye | 3.185 km |
| 3ème | René Dreyfus-Henri Stoffel sur Delahaye | 3.125 km |
| 4ème | J. de Valence-Louis Gérard sur Delage | 2.907 km |
| 5ème | Skeffington-Murton Neale sur Aston-Martin | 2.768 km |

# 1937

Sevré de 24 Heures depuis deux ans, un public exceptionnel s'est déplacé battant tous les records d'affluence jamais enregistrés pour assister à l'empoignade des 48 partants. Ce n'est pas par hasard car toujours chauvin, le public réagit lorsqu'on fait vibrer la corde patriotique.

1937 : c'est la rentrée en force des français avec toutes les chances de vaincre, 22 sur 48 partants et pour la première fois depuis longtemps sont plus nombreux que les anglais.

A part les deux 57S, 3,3 litres, qui à cause de leurs compresseurs partent en "pôle position", la plus grosse cylindrée revient à la Lagonda vainqueur de 1935, ensuite viennent l'Alfa 2,3 litres à compresseurs et deux Talbot françaises 4 litres. Ensuite un fort contingent de Delahaye 3,5 litres groupant 7 voitures entend bien tirer les marrons du feu car personne, et surtout pas eux, n'a oublié que la victoire des Bugatti au Grand Prix de l'A.C.F. n'a tenu qu'à 51 secondes d'avance.

Bugatti est encore présent, de manière officieuse, avec une 3,2 litres et une 3 litres tandis qu'un coupé Delage défend le nom du vieux constructeur. Une rentrée également, celle de Peugeot, indirectement représenté par Emile Darl'mat qui a engagé trois 2 litres, voitures très améliorées par ses soins. Dans la même catégorie, 2 litres, on trouve encore 2 Frazer-Nash, une BMW et deux Aston-Martin. Dans la catégorie inférieure, deux 1700 et une 1500 Adler soulèvent les passions : on aime ou on n'aime pas ! Extraordinairement carénées, les trois voitures allemandes ont un quart de siècle d'avance sur les autres voitures encore inspirées des cyclecars rustiques. Une H.R.G., une Aston-Martin, et deux Riley courent en 1500. Extraordinairement, il n'y a plus de 1100 françaises, les fidèles piliers des 24 Heures ont déserté le circuit sarthois privant le public d'un de ses spectacles favoris. Seule dans sa classe, une Ford 1100 n'apporte qu'une maigre consolation. Par contre la classe 750 à 1000 CC est bien fournie. En 1000, une Adler, à la carrosserie plus sage combat contre quatre Singer, une M.G. et trois Simca-Fiat alignées sous la bannière d'un jeune inconnu, Amédée Gordini. Un trio d'Austin défend seul les 750 et deux minuscules Simca 5 tenteront de se placer, nains au milieu des géants.

Par un temps lourd, chargé d'orage, les concurrents s'envolent sous la conduite de Raymond Sommer plus bouillant que jamais mais mal à l'aise au volant de son Alfa, car cette année il faut compter avec la rentrée en force de Bugatti avec deux 57 S.

L'abondance des concurrents français s'explique par l'attitude des organisateurs français qui, voulant faire barrage à la domination allemande en Grands Prix, ont transformé la formule : en 1936 le G.P. de l'A.C.F. s'est couru en formule Sport et Wimille l'a emporté sur la voiture même qu'il pilote aux 24 Heures. Si le côté un peu discutable de ce protectionnisme outrancier peut être critiqué il a au moins le mérite de favoriser l'essor de notre industrie nationale, ce qui, somme toute était le but avoué de la manœuvre !

Suivi par la Delahaye de Brunet et la Talbot de Las Casas, Sommer mène les quatre premiers tours alors que Wimille commence sa remontée. Au cinquième tour la Bugatti est en tête. C'est alors que se produit le premier accident de la course. A la fin de la première heure, alors que le train est très rapide, un groupe de voitures se présente à l'entrée de la série de virages qui précèdent la ligne droite des tribunes. La Bugatti n° 20 part en chassant et se met en travers, son pilote, Kippeurt ayant perdu le contrôle de la voiture. Roth qui vient derrière échappe de justesse à la collision mais sort de la route. Au même moment Pat Fairfield vient s'écraser avec sa Frazer-Nash-BMW sur la Bugatti et est aussitôt repoussé par la Delahaye de Trémoulet. Partant à son tour en travers de la piste, la Delahaye est heurtée par la Talbot de Las Casas et la Riley de Forestier. Quand tout est fini, il ne reste plus qu'un horrible enchevêtrement de ferraille d'où l'on retire les corps de Kippeurt, tué sur le coup et de Fairfield grièvement blessé. Un tour plus tard Sommer regagne lentement son stand et abandonne. Tentés de rouler au-dessus de leurs possibilités pour soutenir le rythme de la course, bien des pilotes paient fort cher cette audace. A la tombée de la nuit, un tiers des engagés est déjà hors course. Une averse torrentielle inonde le circuit rendant la conduite pénible. La Bugatti de Wimille est toujours en tête.

Sans incidents importants, la nuit n'apporte pas beaucoup de changement. Et le soleil se lève sur les rescapés. En début de matinée, la Bugatti 3,3 de Veyron-Labric abandonne, son réservoir

dessoudé ne permet plus à l'équipage de couvrir la distance imposée entre deux ravitaillements.

Tour à tour, les pilotes de Bugatti, de même que ceux de Delahaye, Dreyfus, Brunet, Paul ont battu le record du tour. Dimanche en fin de matinée, Wimille porte le record du tour à 155,179 km/h.

Sous un soleil de plomb, dix-sept voitures seulement se présentent à l'arrivée. Avec plus de 100 km d'avance sur le second, Jean-Pierre Wimille et Robert Benoist salués par un tonnerre d'applaudissements et d'acclamations remportent ces 24 Heures de Mans 1937. Pour la première fois depuis 1926, dans le silence qui suit la proclamation des résultats, s'élève la "Marseillaise".

Indépendamment de la victoire de Bugatti, il faut remarquer la performance de Delahaye et surtout de la petite Simca 5 qui se classa 6ème à l'indice et 12ème à la distance.

*nº 27 - Peugeot Darl'Mat, Porthault-Rigal*
*nº 1 - Bugatti 57 3,3 L., Veyron-Labric*
*nº 12 - Delahaye 3,6 L., Chaboud-Trémoulet*
*nº 54 - M.G. 936 cc, Miss Stanley Turner-Miss Riddell*
*nº 57 - Aston 750 cc, Dodson-Hadley*
*nº 35 - Adler 1500 cc, Mme Itier-Von Hanstein*
*nº 59 - Simca-Cinq 569 cc, Viale-Alin*

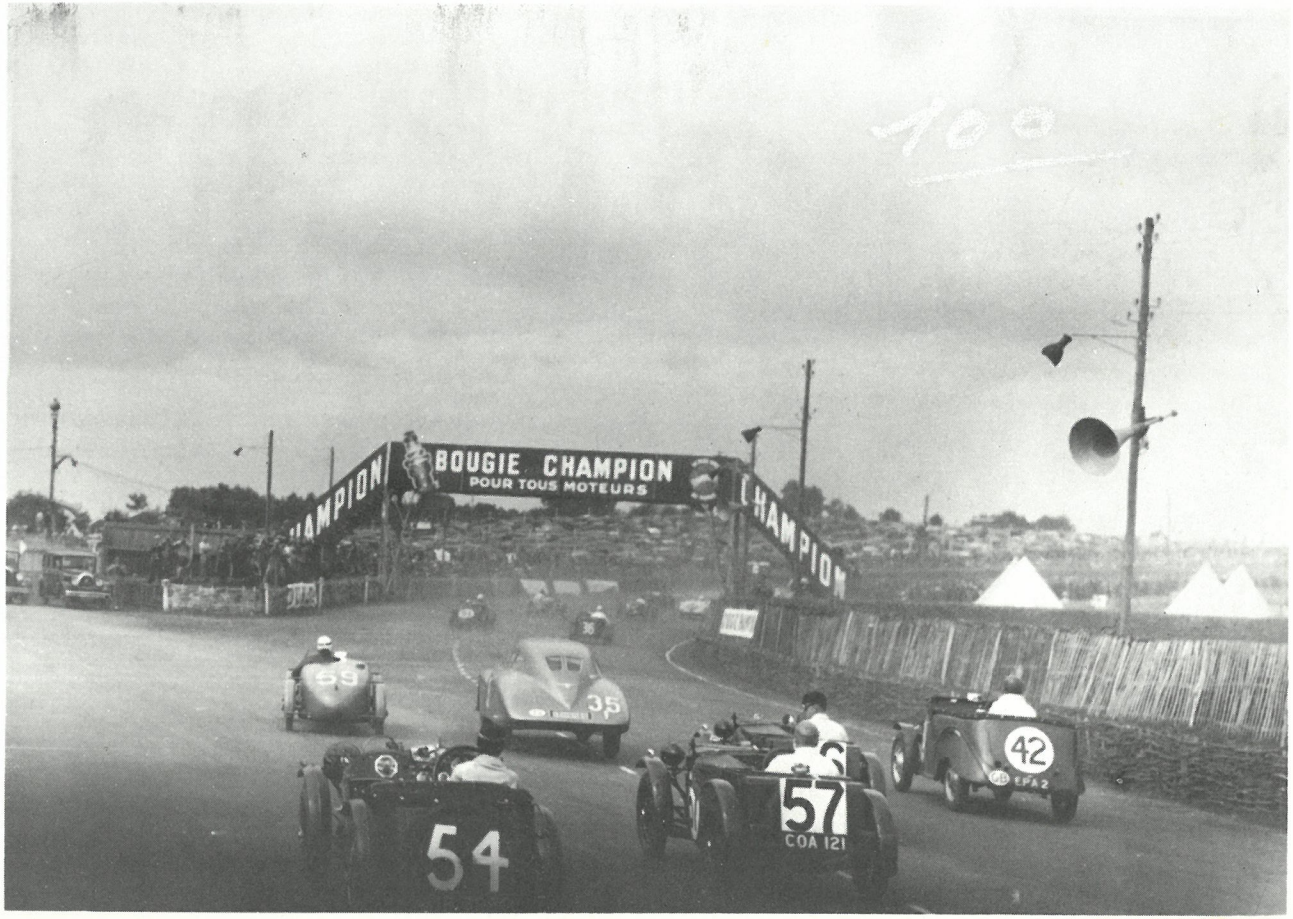
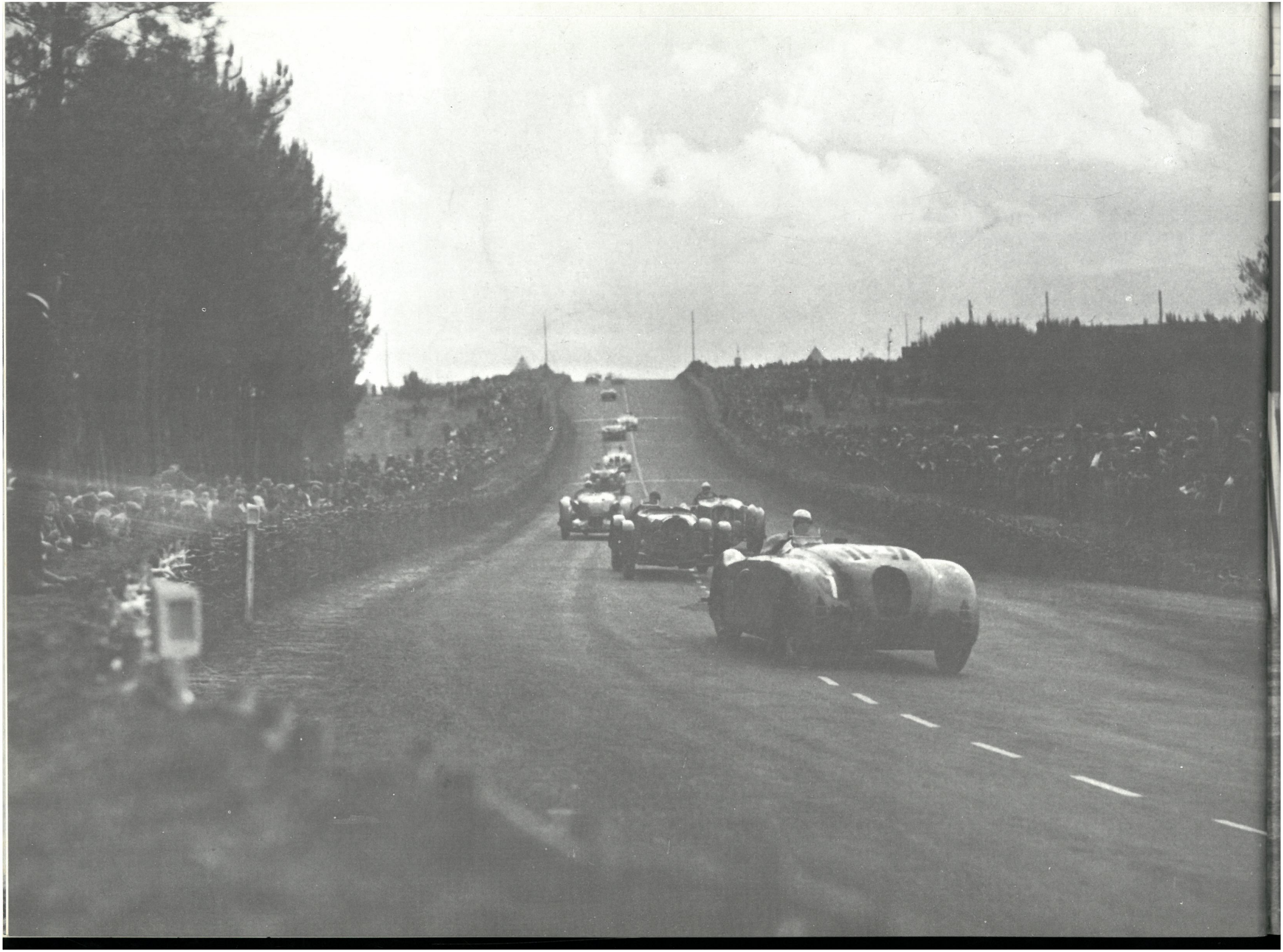
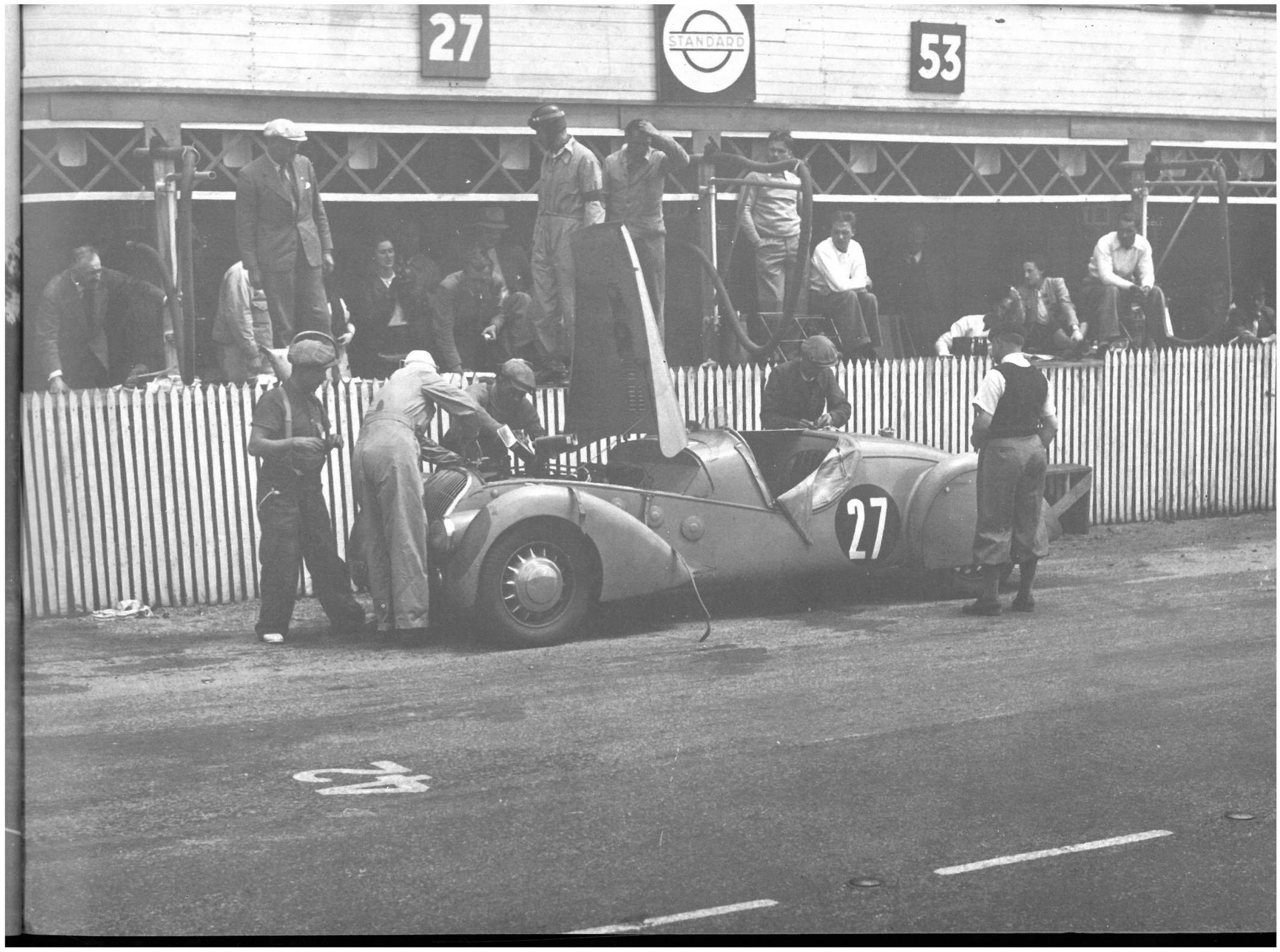



*Photo collection S. Pozzoli*




27
STANDARD
53
27

| | | |
|---|---|---|
| 1er | Chaboud-Trémoulet sur Delahaye | 3.180 km |
| 2ème | Serraud-Giraud-Cabantous sur Delahaye | 3.153 km |
| 3ème | Prenant-Morel sur Talbot 4 litres | 2.959 km |
| 4ème | Villeneuve-Biolay sur Delahaye | 2.945 km |
| 5ème | de Cortanze-Contet sur Darl'Mat | 2.896 km |

# 1938

Longuement ovationné par une foule immense qui savoure le soleil de l'été 38, il sera chaud, Robert Benoist, vainqueur avec J.P. Wimille des "24 Heures" 1937, ferme ce 18 juin à 15 h 45 le circuit de la Sarthe. La grosse voix des hauts-parleurs vide la piste des inutiles. A 15 h 59, 42 pilotes font face dans le silence le plus absolu à 42 voitures, dont 28 françaises, parées pour "the greatest sport car race in the world". Tout donne à penser que la victoire à la distance reviendra encore à une voiture bleue : 2 Delahaye 4,5 litres équipées du déjà fameux V-12, celui du "Million", 5 Talbot "hémisphériques" 4 litres, 200 CV à 4.800 t/m avec le carburant ternaire de l'époque et une 4,5 litres (même moteur suralésé), 5 Delahaye "Compétition" 6 cylindres, bien au point, qui doivent donner 190 CV au régime maximum (tiendront-elles 24 heures ? ) peuvent prétendre au succès. L'opposition est réduite à 2 Alfa-Roméo : une "vieille" 2,6 litres dérivée des "2300" quatre fois victorieuses et surtout une redoutable 2,9 litres à deux compresseurs qui vient d'enlever les "Mille-Miles" à 155 de moyenne. Elle est conduite par Raymond Sommer. Viennent ensuite une 3 litres Delage, qui dans les épreuves de vitesse talonne aisément les Delahaye et une Amilcar 2,5 litres conduite par Fernande Roux et Germaine Rouault. Visant l'indice et parfaitement préparées, 3 Peugeot-Darl'Mat à moteur "402 spécial" 70 CV veulent prouver l'endurance des Peugeot de série et celle des boîtes Cotal : toute l'équipe Darl'Mat arbore de magnifiques combinaisons bleues assorties à la couleur des caisses originales réalisées par Pourtout. L'Aston-Martin 2 litres qui avait remporté l'année précédente la Coupe Biennale porte les espoirs de l'industrie britannique. Ensuite viennent 2 Adler dont le profilage n'étonne plus, 2 Riley et une H.R.G. à la silhouette presque surannée mais elles marchent fort, puis 8 Simca dont 5 nouvelles Simca-Huit qui font à chaque apparition la preuve de leurs qualités : Gordini qui vient de remporter le Bol d'Or en tire le maximum ; Camérano a engagé une berline quatre portes de série parfaitement mise au point ; Vernet a doté la sienne d'une caisse alu de 40 kg seulement. Sans ambition, deux Singer et deux M.G. portent les couleurs britanniques : l'essentiel, c'est de participer !

La grande série apparaît encore sous la forme de deux minuscules Simca-Cinq de 568 cc de cylindrée qui ne craignent pas d'affronter les Hunaudières dans le sillage brûlant des monstres : elles sont aussi passées dans les mains du "Sorcier" !

A 16 heures et quelques secondes le bruit et la fureur s'installent pour 24 heures : les V-12 ont déboîté les premières mais déjà les Talbot sont sur leur dos, toutes sauf celle de Lord Clifford qui va perdre 5 longues minutes et ne partira, tragiquement seul, que lorsque Dreyfus et Comotti menant devant un Sommer déchaîné qui rattrape un lent départ, auront déjà passé Maison-Blanche. En un tour Sommer, tirant le maximum de sa conduite intérieure Alfa 2900, s'est sorti du paquet des Talbot et des Delahaye qui pourtant ne chôment pas. Le public a compris d'entrée la situation et salue d'un hurlement ce premier tour accompli à une vitesse de Grand Prix. Mais qui va faire casser qui ? Sommer prend la tête. Trois tours plus tard Dreyfus le passe pour revenir en second au bout d'un seul tour, Comotti tente de maintenir la deuxième Delahaye en troisième position, en vain car il doit s'arrêter à son stand : a-t-il trop tiré ? Divo le relaye pour examen, fait un tour et s'arrête à nouveau. La "V-12" ne repartira pas pour son huitième tour : une bille de verrouillage est tombée dans la boîte de vitesse faisant les dégâts qu'on imagine. Déjà au quatrième tour la 1500 Atalanta avait abandonné, pont arrière brisé. Au sixième, coup dur pour l'équipe Darl'Mat : l'équipage Serre-Porthault abandonne sur ennuis de boîte. Pendant ce temps revenant méthodiquement au fur et à mesure de la mise en température de son moteur Talbot 4,5 litres, Etancelin passe Dreyfus au 7ème tour et commence à chasser Sommer. En 10 secondes les spectateurs voient passer Sommer, Etancelin, Dreyfus et Carrière (Talbot 4 litres) tournant à 150 de moyenne. Sur les Hunaudières le quatuor de tête doit approcher les 220 km/h ! La Delahaye n° 1, celle de Dreyfus-Chiron stoppe au 23ème tour : elle perd trop d'eau et le moteur surchauffé par l'allure imposée par Sommer ne tourne plus "rond". Dreyfus va tenter d'accomplir son 24ème tour afin de pouvoir compléter son plein d'eau. Hélàs, au Tertre-Rouge il est déjà trop tard : soupapes, segments, pistons, joints, tout a

*nº 14 - Delahaye 4,5 L., Serraud-Giraud-Cabantous*
*nº 15 - Delahaye 4,5 L., Chaboud-Trémoulet*
*nº 19 - Alfa-Roméo 2900 cc, Sommer-Biondetti*

souffert et le beau V-12 ne donnera plus ses chevaux.

Déroute de l'Ecurie Bleue ! Sommer dont la voiture allie puissance et finesse ne s'endort pas. Restaient ces redoutables Talbot. Avec Etancelin sur ses talons, Sommer établit le record du tour pour 1938 : 5 mn 13 s 8/10 soit 154,783 km/h. Derrière Carrière et Clifford semblent tenir. Les 135 "Compétition" sans tapage se placent sagement. Au ravitaillement Etancelin stoppe le premier. Sommer attendra encore 3/4 d'heure avant de passer la main à Biondetti. Deuxième coup dur pour Darl'Mat : l'équipage Pujol-Rigal a dû abandonner sur rupture du joint de culasse ou de la culasse. Une Riley, une M.G., une Simca rejoignent le parc discrètement. La nuit verra l'abandon de quelques ténors : la Delahaye de Mazaud-Mongin prend feu, l'Alfa 2600 et la Delage 3 litres claquent leur joint de culasse, la Talbot d'Etancelin, surmenée, casse une soupape, la Simca de Vernet une canalisation d'huile. Sommer et Biondetti prennent 4 tours à la Talbot 4 litres de Carrière-Lebègue dont l'embrayage ou la boîte Wilson patine irrémédiablement. Ce sera l'abandon suivi de celui de Georges Monneret-Roger Loyer, deux champions motocyclistes qui se défendent terriblement bien sur quatre roues mais qui sont trahis par l'éclairage de leur Delahaye. Peu après, l'Amilcar en 10ème position coule une bielle tandis que les Talbot de Trévoux-Levegh et de Mathieson-Clifford, plus sagement menées, sont respectivement à 5 et 8 tours de Sommer. Mais au petit matin, les deux Talbot disparaissent : un joint de culasse pour Trévoux et un début d'incendie pour Mathieson qui, de justesse, parvient à dépasser Maison-Blanche pour dégager la route et abandonne la voiture sur l'herbe, sautant "in extremis". Sommer-Biondetti sont à 9 tours devant deux Delahaye (Chaboud-Trémoulet et Serraud-Giraud-Cabantous). Satisfaction des spectateurs français : la troisième Darl'Mat mène en catégorie "2 litres" et la Simca de Gordini-Scaron est en tête en 1100. Les deux Simca-Cinq ferment la marche sans hoquet. Un premier coup de théâtre se produit quand José Scaron ensable la Simca. Un second lorsque l'Alfa 2,9 litres ne réapparaît pas : à Arnage, Biondetti essaye de remettre en route. Sans succès. Sommer appelé en consultation décide l'abandon. Motif invoqué : soupape cassée mais la voiture après la course regagnera le parc au moteur. Elle avait alors 12 tours d'avance sur la Delahaye de Chaboud-Trémoulet.

La fin de l'épreuve sera calme, comparée au furieux début mais personne ne songe à blâmer les pilotes des deux Delahaye qui tournent à 130 de moyenne. 15 voitures sur 43 restent en course et trop de concurrents ont oublié qu'il s'agissait d'une course d'endurance.

Comme jadis les Bentley, les Delahaye de Chaboud-Trémoulet et de Serraud-Giraud-Cabantous recevront ensemble le signal de fin de course. L'indice de performance (Coupe Annuelle) sera remporté par la Simca-Cinq de Plantivaux-Aimé qui a parcouru 2.042 km à 85,114 de moyenne. La Darl'Mat de Charles de Cortanze-Contet remporte la catégorie "2 litres" en établissant un nouveau record. Consolation pour les Britanniques : Jacques et Pierre Savoye placent leur Singer en tête de la catégorie 1100 tandis que l'Adler de Lohr-Von Guilleaume se classe première des 1500 et remporte la finale de la XIIIème Coupe Biennale Rudge-Whitworth (37-38). Mais ce classement, objet initial du Grand Prix d'Endurance, suscite de moins en moins d'intérêt au profit du classement à la distance et du classement annuel à l'indice nouvellement institué et qui permet de fructueuses comparaisons, flatteuses pour les petites cylindrées que le public n'oublie plus désormais.






24 H du Mans

- Juin 1938 -


19
SHELL
21
19

| | | |
|---|---|---|
| 1er | J.P. Wimille-P. Veyron sur Bugatti | 3.354 km |
| 2ème | L. Gérard-G. Monneret sur Delage | 3.312 km |
| 3ème | A. Dobson-C. Brackenbury sur Lagonda | 3.229 km |
| 4ème | Lord Selsdon-Lord Waleran sur Lagonda | 3.219 km |
| 5ème | Von Schaumburg-F. Wencher sur B.M.W. | 3.188 km |

*nº 1 - Bugatti 3,3 L., Wimille-Veyron*
*nº 3 - Talbot 4,5 L., Chinetti-Mathieson*
*nº 4 - Talbot 4,5 L., Heldé-Nime*
*nº 5 - Lagonda 4,5 L., Dobson-Brackenbury*
*nº 6 - Lagonda 4,5 L., Selsdon-Waleran*
*nº 7 - Talbot 4,5 L., Cholsol-André Morel*
*nº 12 - Delahaye 3,6 L., Villeneuve-Biolay*
*nº 28 - B.M.W. 2 L., Brien-Scholz*
*nº 39 - Simca-Huit, Gordini-Scaron*

# 1939

Un quart d'heure avant la fin des opérations de pesage et de vérification des voitures engagées à ce XVIème Grand Prix d'Endurance, il manquait aux faiseurs de pronostics deux données essentielles : la seule Bugatti "57" engagée par le Patron et la nouvelle Alfa conduite par Sommer arriveraient-elles à temps ? A 15 h 45 un magnifique coupé rouge fut poussé dans la Halle aux Toiles et le moteur déclaré était le nouveau 6 cylindres de 2500 cc. Derrière, le tank Bugatti, lourd d'aspect mais sa caisse pesait en réalité 60 kg, présenta son magnifique 8 cylindres à compresseur. Pilotes : J.P. Wimille et Pierre Veyron. Outre le talent partagé, Bugatti avait sagement choisi la fougue et l'expérience. Car l'opposition cette année faisait réfléchir : trois Talbot 4,5 litres, trois 4 litres et huit Delahaye qui avaient prouvé leur valeur mais surtout, retour impressionnant, deux nouvelles Lagonda, dessinées par W.O. Bentley dans le but avoué de renouer avec le succès d'antan. Suspension avant indépendante par barres de torsion, 12 cylindres en V, 240 CV à 5.500 tours, vitesse de pointe escomptée 230 km/h sans tenter le diable ! Comme les Bentley 10 ans plus tôt, l'équipe Lagonda niche à l'Hotel Moderne. Superstition ou sens du confort ?

N'oublions pas les deux Delage 3 litres à boîte Cotal, méticuleusement préparées, très rapides, légères et dans les mains expertes de Gérard-Monneret et de Hug-Loyer. Soit 20 voitures aux chances à peu près égales. L'empoignade de 1938 risque de se renouveler.

Dans les cylindrées moyennes, trois B.M.W. et une Aston-Martin forment la catégorie 2 litres et en 1500 cc figurent une Adler, une Aston, une H.R.G. et une Riley. Six Simca-huit dont une barquette très finement profilée conduite par Gordini-Scaron et une Morgan se battront en 1100 cc pour l'indice. On trouve encore dans les "moins de 1000 cc" deux M.G., trois Singer et deux Simca-Cinq de 570 cc, point de mire de nombreux acheteurs en puissance.

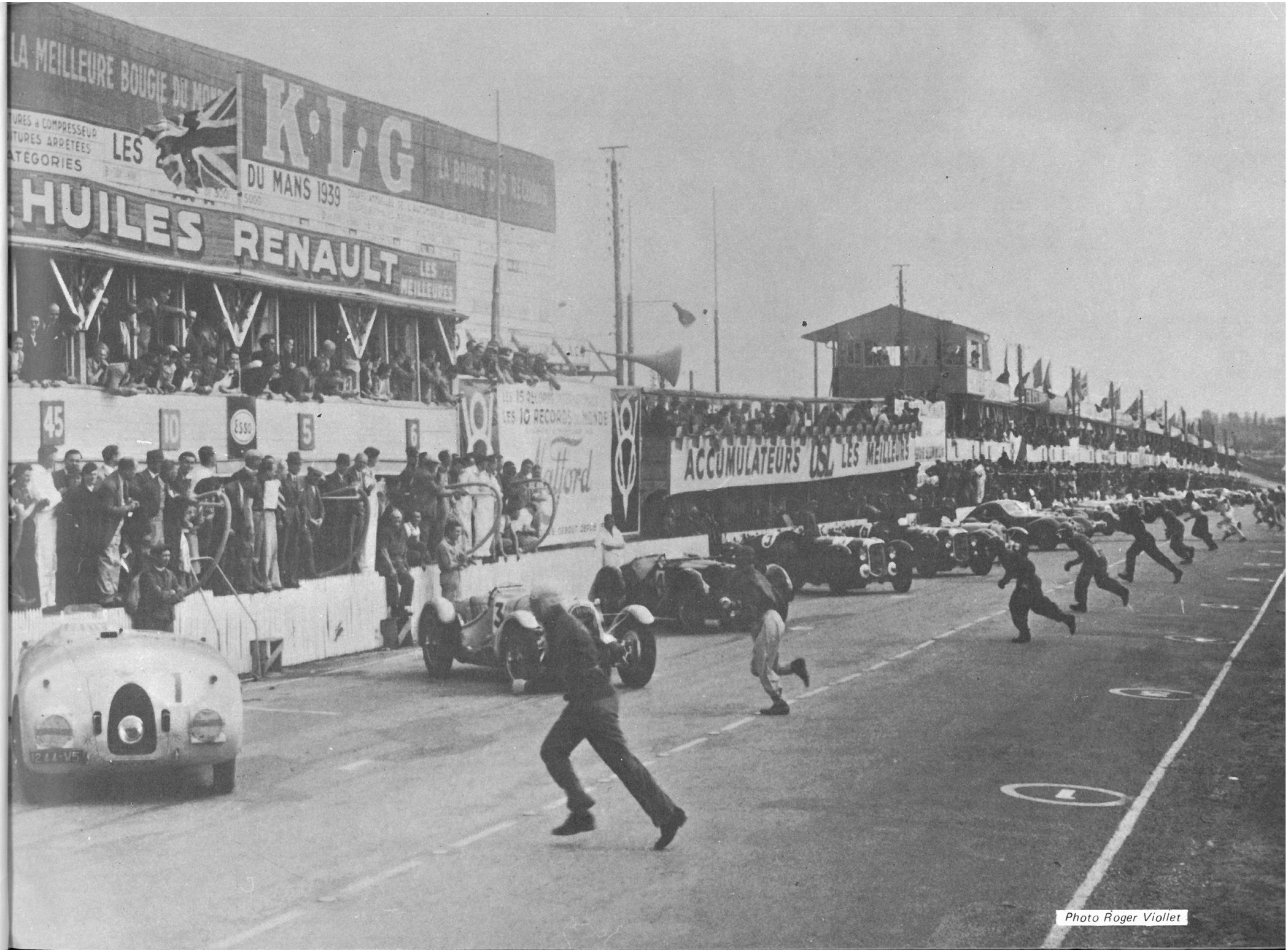
Lorsque Charles Faroux lève le drapeau tricolore, tout se fige comme les hauts cumulus relégués au fond d'un ciel d'un bleu intense. Au signal, les pilotes bondissent hors du cercle : crépitement des semelles, claquement des portières, choc des "bendix", fugue terrifiante des échappements grondants. La Lagonda nº 5 de Dobson s'enfuit la première, est-ce un signe ? suivie dans la courbe par la Talbot de Chinetti et la Bugatti de Wimille. Une Delahaye et une M.G. piétinent devant les stands puis s'élancent rageusement. Toutes les têtes se tournent vers Maison-Blanche : comme le speaker l'avait annoncé, Chinetti avec sa Talbot a passé Dobson à Mulsanne. Suivent à quelque distance Mazaud (Delahaye) Wimille (Bugatti), Le Bégue (Talbot) et Gérard (Delage). Au second tour Gérard se trouve déjà en deuxième position tandis que Dobson a rétrogradé à la sixième place. Au troisième tour la 3 litres sans compresseur prend la tête grâce à l'audace de Gérard qui vire à fond tirant parti à la fois du poids réduit de sa voiture et de la maniabilité extraordinaire de la boîte Cotal. Gérard boucle le tour à près de 150 km/h !

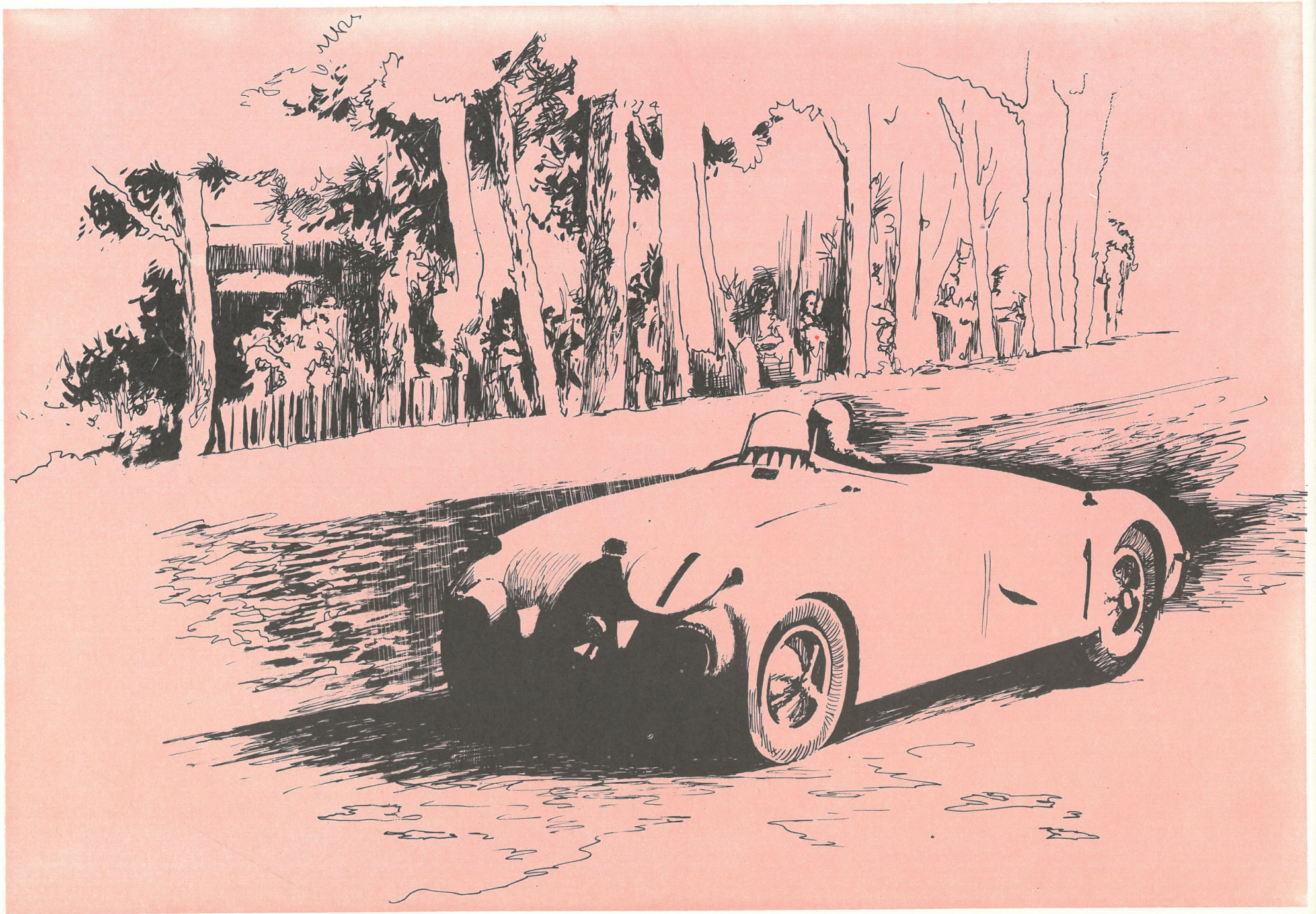
Mazaud se lance alors à la poursuite de la Delage et la Delahaye, vers 18 heures, prend la tête après avoir battu ce qui sera le record du tour avant-guerre : 5 mn 12 s 1/10 soit 155,627 km/h réalisé avec une voiture de 3,5 litres sans compresseur.

Tandis que la bagarre Delage-Delahaye accapare l'attention, une Singer puis la seule Adler en course abandonnent. L'Alfa de Sommer, prudemment conduite à 140 km/h de moyenne doit néanmoins s'arrêter pour un changement de bougies puis, au premier ravitaillement, le remplacement du joint de culasse lui coûte une heure. Le Prince Bira prend alors le relais, mal à l'aise dans cette conduite intérieure profilée dont la ventilation intérieure est défectueuse. Faroux tente alors de stopper la Talbot de Trémoulet qui pendant plusieurs tours ne remarque rien. Lorsqu'il s'arrête enfin, alerté par tous les gens de son stand, Faroux le traite de danger public : perdant de l'huile, il a causé le dérapage et la mise hors-course de deux Simca et les deux pilotes, Madame Itier et Breillet sont sérieusement contusionnés.

A la tombée de la nuit, c'est toujours la lutte triangulaire Delage-Delahaye-Talbot qui prennent la tête à tour de rôle en fonction des ravitaillements. Dans le long crépuscule de juin les stands s'illuminent à 9 h 30 et presque toutes les voitures répondent de leurs projecteurs. Quelques coups de lampes-torches réveillent les distraits. La Bugatti porte dans son flanc droit, sous un carénage, un petit projecteur

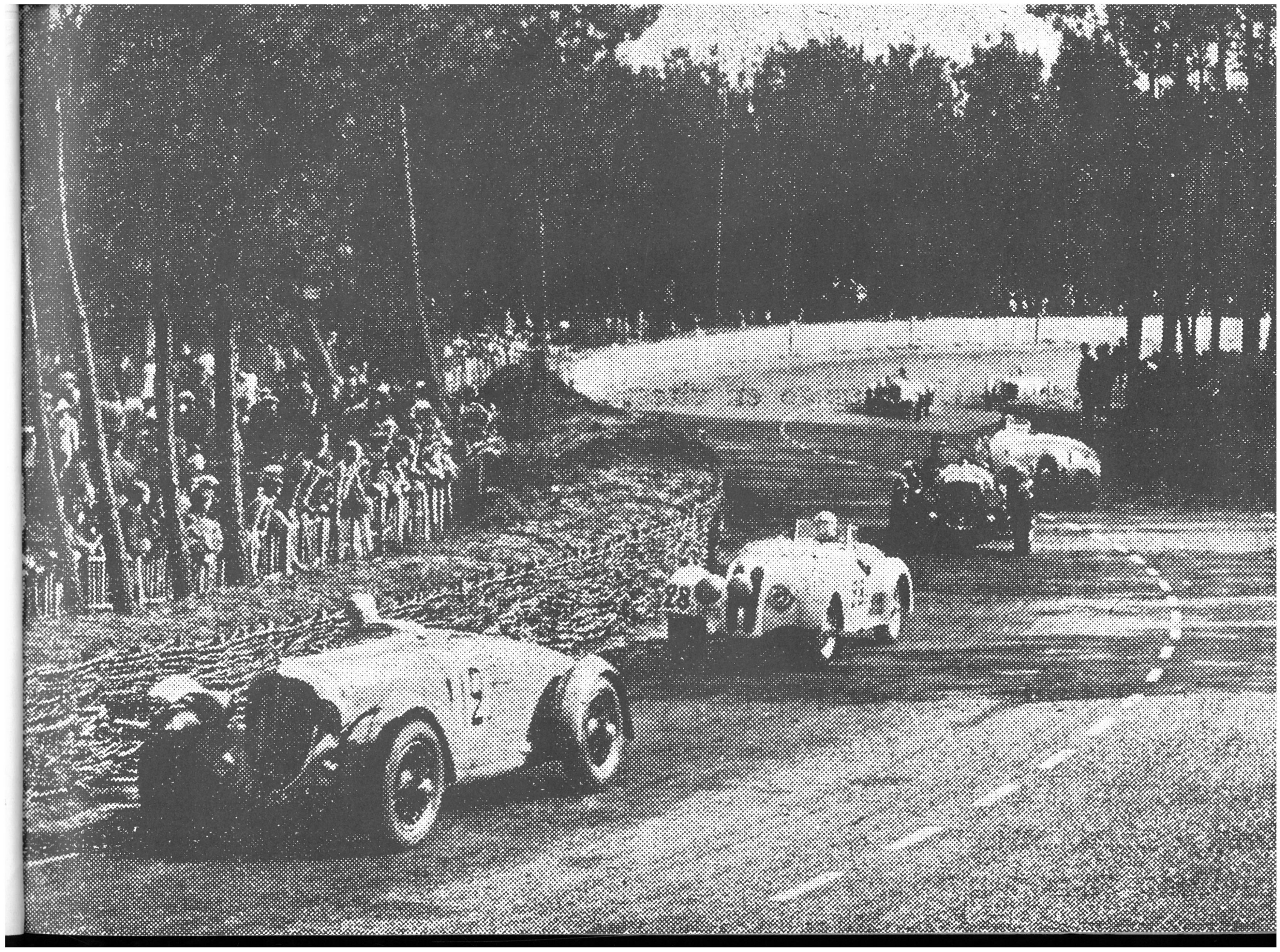
*(suite page 24)*


LA MEILLEURE BOUGIE DU MONDE
K·L·G
DU MANS 1939
HUILES RENAULT
LES MEILLEURES
ACCUMULATEURS USL LES MEILLEURS
Photo Roger Viollet



directionnel qui éclaire le bas-côté et délimite parfaitement la corde. Sommer s'arrête alors et arrose copieusement ses freins arrière d'où s'élève une impressionnante vapeur. En tête l'ordre se maintient ainsi : la Talbot de Chinetti-Mathieson, la Delahaye de Mazaud-Mongin, la Delage de Gérard-Monneret est parfaitement régulière, la Bugatti de Wimille-Veyron à 1 tour. Les deux Lagonda sans ennuis aucun sont en huitième et douzième positions. A deux heures du matin, en abordant la ligne droite des tribunes, la Delahaye de Mazaud-Mongin prend feu et le pilote tente de gagner les stands où l'attendent de puissants extincteurs. Il est trop tard pour sauver la voiture arrêtée devant le stand Morgan mais le réservoir heureusement n'explosera pas et le pilote est indemne. A la mi-course et à la faveur de cet incident, la Bugatti, qui a des ordres stricts, prend la troisième place. Un autre accident survient alors qui aurait pu être très grave. Pour une raison inconnue, la Delahaye d'André Belle-Croix dérape sur les Hunaudières en pleine vitesse, touche un arbre d'un papillon de roue, part en tournoyant, passe entre deux autres arbres et finit contre le mur d'une maison. Belle-Croix s'en tirera heureusement et, malgré d'alarmantes blessures, donnera au matin de meilleures nouvelles à ses amis.

La matinée du dimanche verra successivement le retrait de la Talbot de Mathieson qui déchape, éclate et s'ensable. Son pilote creuse, sort la voiture, change la roue, repart et s'arrête au virage de Mulsanne sur ennuis de moteur. La Bugatti casse une roue et perd 10 minutes. A 11 heures l'Alfa conduite par Bira abandonne ainsi qu'une Singer injustement victime de la rouille contenue dans le réservoir du stand : nettoyage, perte de carburant et impossibilité de faire les 24 tours réglementaires. L'Aston a des ennuis de soupapes et continue sur trois cylindres pour se qualifier. La Morgan et l'H.R.G. tournent régulièrement. A midi, la Bugatti reprenait 3 secondes par tour à la Delage de tête qui paraissait mûre pour la victoire. Soudain celle-ci s'arrête au stand pour mauvais allumage apparemment. Changement de bougies et la voiture repart avec les mêmes symptômes. La Bugatti se rapproche et passe la Delage toujours arrêtée. C'est un ressort de soupapes cassé. Gérard décide de repartir sans le changer, d'ailleurs la pièce n'est pas à bord, comptant sur la tenue du second ressort afin de maintenir sa deuxième place. Il y réussira terminant à 42 km de la "57 C" spéciale qui avait fait une course d'une sagesse exemplaire : le total des arrêts de la Bugatti se monte pour 24 heures à 27 minutes. Quant à Gordini, sans faire parler de lui durant la course, il effectua 2.885 km avec sa Simca, s'arrêtant 25 minutes et réalisant avec un moteur de 1100 cc sans compresseur l'étonnante moyenne de 120,246 km/h. A lui enfin la Coupe Biennale et la Coupe Annuelle à l'indice devant la B.M.W. 2 litres. Les deux Lagonda, régulières, se classaient troisième et quatrième, un bien beau résultat pour une première grande sortie que le public salua en conséquence. W.O. avait bien travaillé et les pilotes songeaient déjà aux prochaines "24 Heures", celles de juin 40.



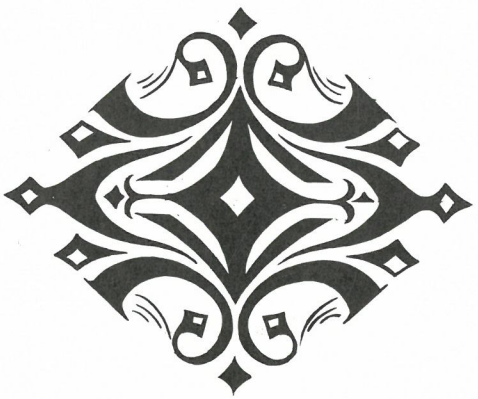
Pure Bugatti




MOLSHEIM ALSACE



# La Type 13



par R. Jarraud

La 13 est-elle l'archétype ou le prototype de la lignée Bugatti ? Affaire de linguistes ; je n'y vois pas de différence. Pour moi l'étude des Bugatti peut commencer en prenant comme étalon, et c'est ici le mot qui s'impose, n'importe lequel des modèles produits par la firme de Molsheim. N'est-ce pas L. Pomeroy qui a dit qu'un homme ne dessinait jamais qu'une voiture au cours de sa carrière ? Il faut penser plutôt à la Baignoire, cette malheureuse voiturette retrouvée à Bordeaux après la guerre en si triste état après qu'elle ait eu en 1931 les honneurs d'être une fois photographiée aux côtés de la Royale, avec E. Bugatti à son volant. Les querelles de numéros ne riment pour moi pas à grand-chose car je m'essaie à reconstituer l'histoire des formes avant tout. Le reste vient ensuite. D'ailleurs nous savons tous que le terme Type 13 manque de précision. H.G. Conway a pu tourner la difficulté grâce à l'aptitude de la langue anglaise à juxtaposer des substantifs pour en former un nouveau. Mais si le Français accepte de dire la 1500 ou la 2 l. Bugatti, il refuse d'écrire la 8 soupapes.

H.G. Conway n'a pas laissé beaucoup à faire pour les chercheurs d'inédit mais il restait quand même à grappiller et à tracer les crevés du châssis et du moteur. Un crevé consciencieux nécessite un énorme travail de préparation dont sûrement l'amateur du genre ne se fait pas une très nette idée : pour dessiner les pièces il faudrait les bien connaître sous tous leurs angles. pour le tracé de l'ensemble il faut en outre connaître leurs positions relatives. Or, bien souvent les voitures ont été modifiées donc il ne suffit pas de toujours s'en rapporter à ce qu'on voit, quand déjà on peut voir. Tout aussi fréquemment les descriptions publiées à l'époque et dont la liste bibliographique figure en fin de texte, comportent des erreurs et des confusions. Seules d'incessantes comparaisons et de soigneuses analyses des clichés d'époque permettent de choisir ; encore faut-il qu'ils soient




*Ecusson Bugatti de la 442 et de la 497*

lisibles. Alors seulement on peut parvenir à un degré suffisant de vérité historique et technique. Le crevé, provisoirement en régression dans les revues d'actualité, en raison du temps nécessaire à son établissement et corrélativement de son coût est un art, qui a eu ses Maîtres : Gordon Crosby, Max Millar, Gédovius, James A. Allington... Eliminant l'anecdote il va droit à l'explication des mécanismes et de leur agencement sans être aussi aride que le plan d'usine, à l'usage, lui, des spécialistes. Mais les 13 étaient rares.

Eh bien, j'ai eu de la chance ! En 1965, un journaliste Finlandais, J. Juurikkala, de passage à Limoges, sous mes yeux incrédules – à tort je dus le reconnaître – sortit un ou deux mauvais clichés d'une voiture photographiée en Russie devant une grange campagnarde, dans la neige : une sorte d'œuf. La voiture lui avait été proposée disait-il, et était toujours en vente. Un an et demi plus tard le journal "Le Collectionneur" publiait l'un de ces deux clichés : la voiture, cédée par les Russes, acquise par H. Girod-Eymery, entrait au Muséon di Rodo. C'était l'occasion avec la fièvre de voir et de savoir. C'est avec plus que de la bonne grâce que ma demande fut acceptée et je pus enfin examiner, photographier et mesurer la revenante dans sa châsse d'Uzès.

Un peu plus tard une correspondance serrée avec Miles Coverdale qui avait retrouvé les restes incomplets d'une type 23 importée aux USA, démontée aux alentours de 1925 et que depuis il reconstruit peu à peu, m'apportait un complément d'information essentiel. Sa voiture a la particularité intéressante d'être équipée du moteur à graissage par pompes, le seul dispositif de la 13 qui demeurât inconnu. Miles me laissa clairement entendre que décrire ce mécanisme délicat allait lui compliquer l'existence. Aussi à partir d'une photo faite et prêtée par H. G. Conway j'ai été dans l'obligation d'établir des croquis de détail émaillés de commentaires envisageant toutes les possibilités de fonctionnement. Miles n'avait plus qu'à répondre par oui ou par non ; il s'exécuta sans récriminer.

Enfin l'ingénieur Hebsgaard qui au Danemark remontait une 15 à la même époque m'apporta d'ultimes précisions sur le graissage à mèches de l'arbre à cames des premiers modèles.

Bref un congrès, un concours international : l'anglais de lycée se révélait payant à la longue.

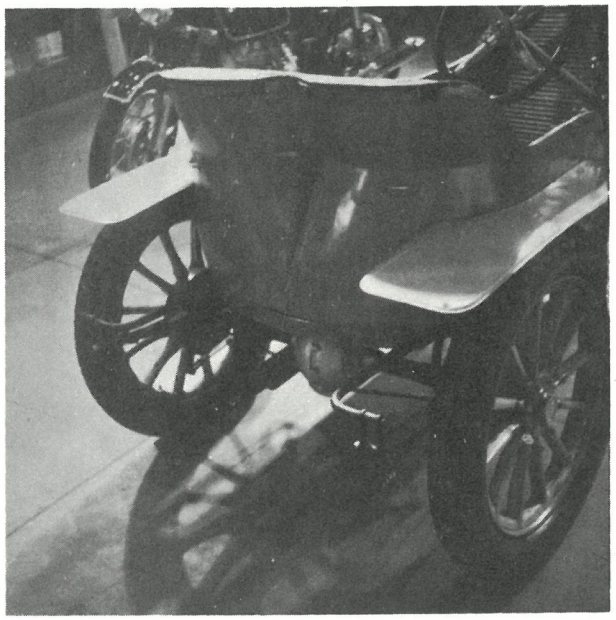
Le mystère des 359 premières voitures est en partie résolu mais il reste impossible de savoir pourquoi la construction de série a débuté à Molsheim avec le numéro 360. L'hypothèse avancée selon laquelle les voitures déjà produites sous licence Bugatti par diverses marques auraient été justement au nombre de 359, les 13 leur faisant suite, n'est qu'une hypothèse. Evidemment pendant un certain temps encore Bugatti continuera à numéroter ses châssis sans distinction de type, consécutivement, comme les deux 4 cylindres 5 litres nos 474 et 715. D'autre part H.G. Conway a mis en valeur le hiatus qui sépare la dernière voiture produite avec le

moteur à 8 soupapes (châssis nº 843 en septembre 1920) de la première sortie (nº 901 en mars 1920) du nouveau modèle à 16 soupapes. Peut-être Bugatti avait-il d'abord envisagé de compléter la dernière centaine.

C'était une affaire statistique que de déterminer qu'aucune 13 n'avait porté de numéro dans les séries 0 à 100, 100 à 200 et 200 à 300. Il suffisait de voir quels châssis nous étaient parvenus pour en déduire, étant donné la répartition des numéros, qu'il était douteux que la série ait débuté avant le nº 360. C'est une réimpression d'un manuel d'entretien, celle de 1931, qui a enfin fourni à H. G. Conway la preuve décisive en rappelant les numéros des moteurs (1 à 850) et des châssis (360 à 899). Ci-dessous vous trouverez la liste des voitures, ou de ce qui en reste, actuellement connues : toutes les centaines sont représentées, certaines très favorablement. Le moins étonnant n'est pas la présence de deux des voitures de la première dizaine.

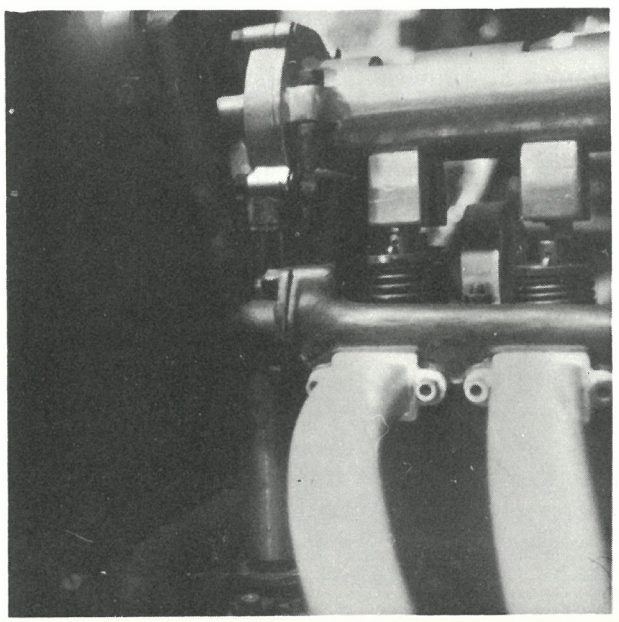
| Châssis | Moteur | Type | Localisation |
|---|---|---|---|
| 365 | 2 | 15 | Tchécoslovaquie |
| 366 | 18 | 15 | Angleterre |
| 432 | ? | 13 | Tchécoslovaquie |
| 442 | 84 | 13 | France |
| 446 | 88 | 15 | Danemark |
| 482 | ? | ? | France |
| 484 | ? | ? | Tchécoslovaquie |
| 497 | ? | 15 | France |
| | 157 | | USA |
| 506 | ? | 15 | ? |
| 587 | ? | 22 | USA |
| | 246 | | USA |
| | 247 | 23 | USA |
| 670 | 322 | 13 | Angleterre |
| 676 | ? | ? | Allemagne |
| 693 | ? | 23 | USA |
| 700 | 342 | 15 | Tchécoslovaquie |
| 765 | 470 | ? | France |
| | 434 | ? | USA |
| | 469 | | Angleterre |





*Vue arrière de la Baignoire (photo Falise)*

*Carter d'arbre à cames de la Baignoire (photo Falise)*



# Le chassis et le Moteur

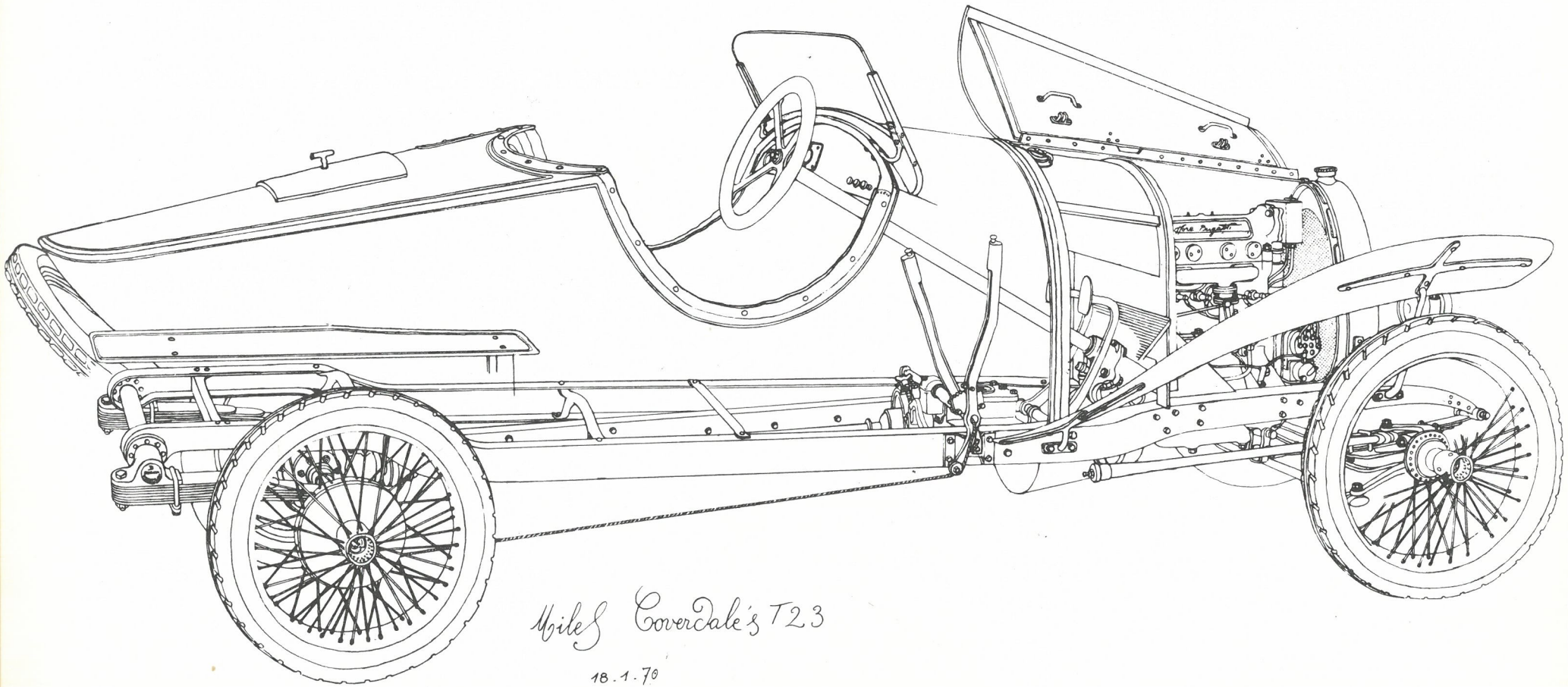
Il y aura eu trois types de châssis différents, les deux derniers étant construits chacun avec les trois empattements de 2 m, 2,40 m et 2,55 m.

Le premier, exemplaire unique, celui de la "Baignoire", que Bugatti avait construit de ses mains dans sa cave à Cologne en 1908-9, sur un empattement déjà fixé à 2 m avait des longerons plus courts, des crosses forgées, à l'arrière, plus longues. La dernière traverse, en U, était cintrée pour éviter le carter de pont ; le contre-coude, plus en avant.

La série 13-15-17 n'en différait que fort peu et conservait les ressorts arrière semi-elliptiques, doublés de chaque côté au besoin pour les châssis longs, par juxtaposition d'un second paquet de lames et addition d'une menotte. Le radiateur, à pans coupés n'était que la réduction du modèle Deutz.

Les trois versions de la deuxième série (à partir de 1913) à radiateur ovale et ressorts arrière quart-elliptiques inversés recevaient les appellations 13, 22 et 23 qu'elles conserveraient après la guerre même avec les moteurs à 4 soupapes.

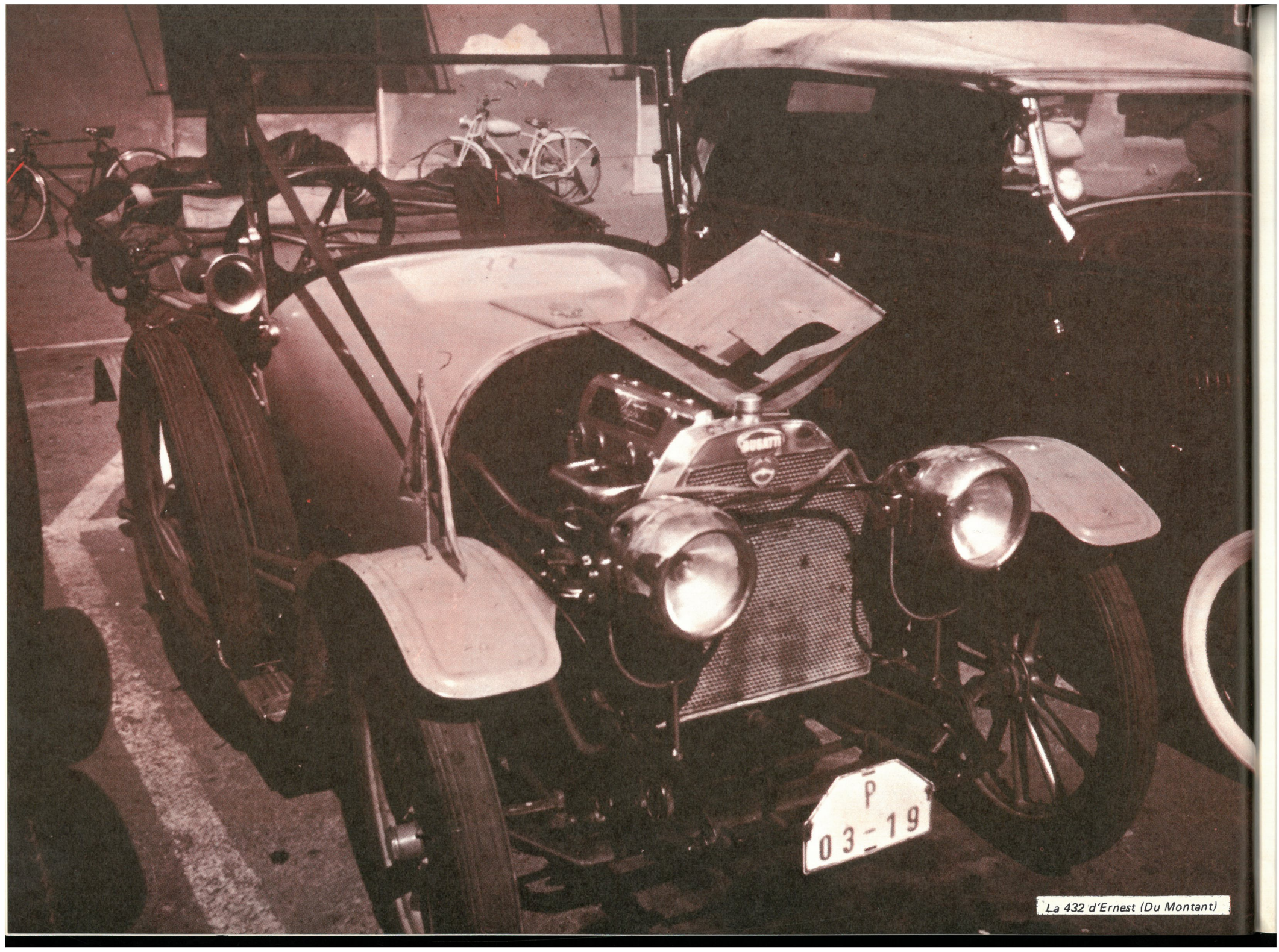
Les 4 mm d'épaisseur des longerons passèrent successivement à 5 (en 1919) puis à 6 mm sur les Brescia à freins avant. Les châssis n'avaient certainement pas au début une rigidité exemplaire (les suspensions étaient souples) et les premières boîtes de vitesses, comme sur la seconde et la troisième Deutz, n'étaient fixées qu'en trois points pour en accepter les déformations. Rapidement pourtant leur carter sera renforcé par des bras plus généreux et fixé en 4 points sur l'aile inférieure élargie des longerons. Sur les premières photographies de la "Baignoire" un levier (de frein ou de vitesses ? )



Miles Coverdale's T23

18.1.70

Barraud




*La 432 d'Ernest (Du Montant)*

apparaît à l'extérieur mais Bugatti semble songeur devant son œuvre et bientôt les deux leviers, comme ensuite sur la voiture de Gaillon et sur les photos du châssis dans "La Vie Automobile", seront sur des axes concentriques, placés toutefois très en arrière de la boîte avec trois tringles sautant par-dessus le mécanisme du frein de transmission pour attaquer les baladeurs.

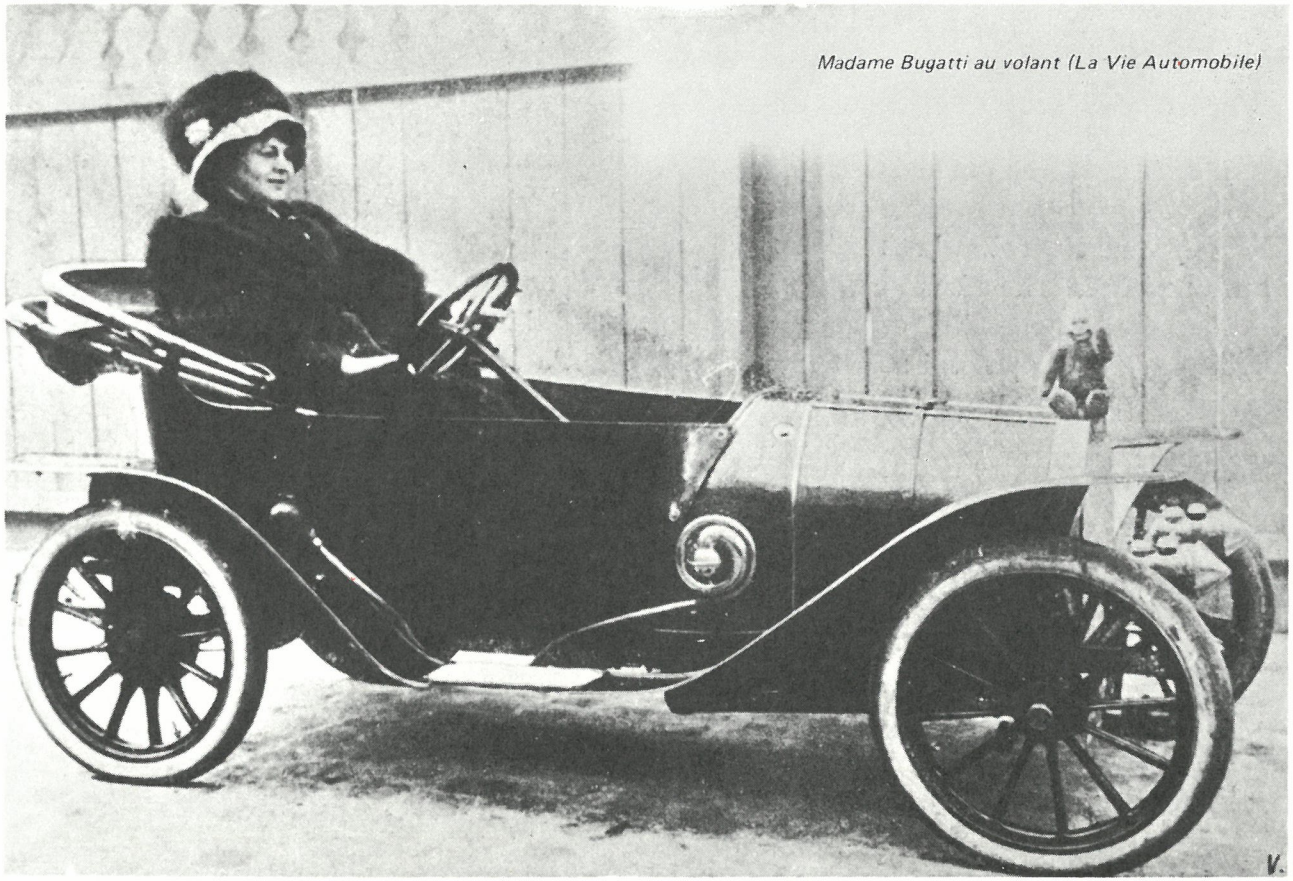
Peut-être la voiture de Prague, la 5ème a-t-elle ce montage en trois points et leviers en arrière mais personne n'a pensé à en soulever le plancher et à s'en assurer. La 442 n'avait plus son couvercle de boîte d'origine mais la 446 d'Hebsgaard comme la 497 d'Angoulême arborent en longues et fines lettres le prénom et le nom du Patron.

Au début toutes les roues sont en bois puis apparaît un modèle rayonné métallique mais fixe, avec un moyeu avant en deux pièces emmanchées et rivées, et enfin dès 1913 le montage Rudge-Whitworth à verrous parfaitement décrit par Omnia le 29.6.1912.

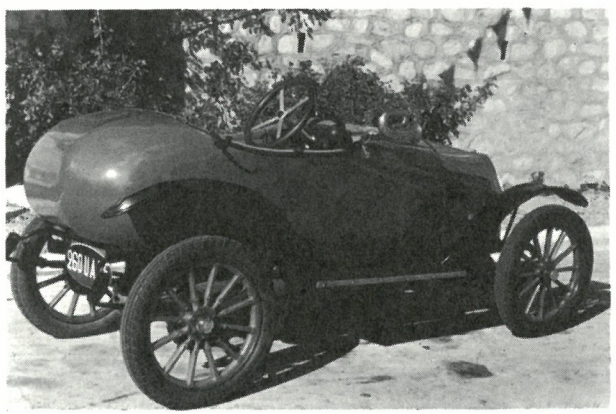
Les barres de direction, tubulaires, à rotules prises entre deux pièces ovales maintenues par des boulons furent reprises sur la Bébé Peugeot. Un luxe : le boîtier de direction enfilé sur un support tubulaire et bloqué par un boulon pouvait pivoter, permettant de régler la hauteur du volant, mais ce réglage n'était qu'une facilité laissée au carrossier dans l'établissement de ses caisses. Une fois le repose-pieds découpé tout ajustement devenait pratiquement exclu. Le volant portait la manette d'avance.

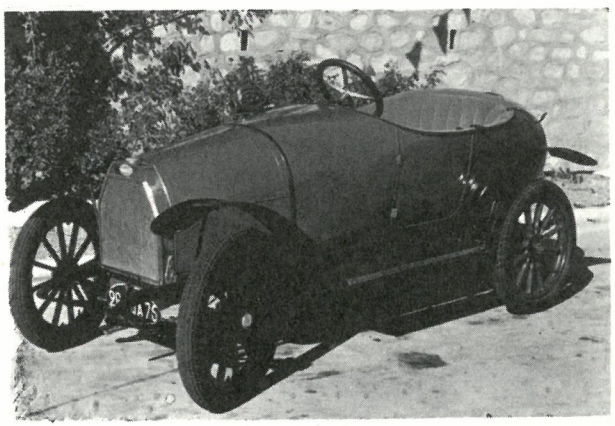
D'abord intégré à l'auvent le réservoir double (carburant et lubrifiant) passa à l'arrière lorsqu'une traverse tubulaire supplémentaire fut ajoutée pour rigidifier les crosses des ressorts. Il y demeura avec la nouvelle suspension.

Dès 1913 les joints de transmission, à noix carrée, protégés par des gaines en cuir se voyaient remplacés par des cardans Glaenzer à croisillon sous carter tôle.

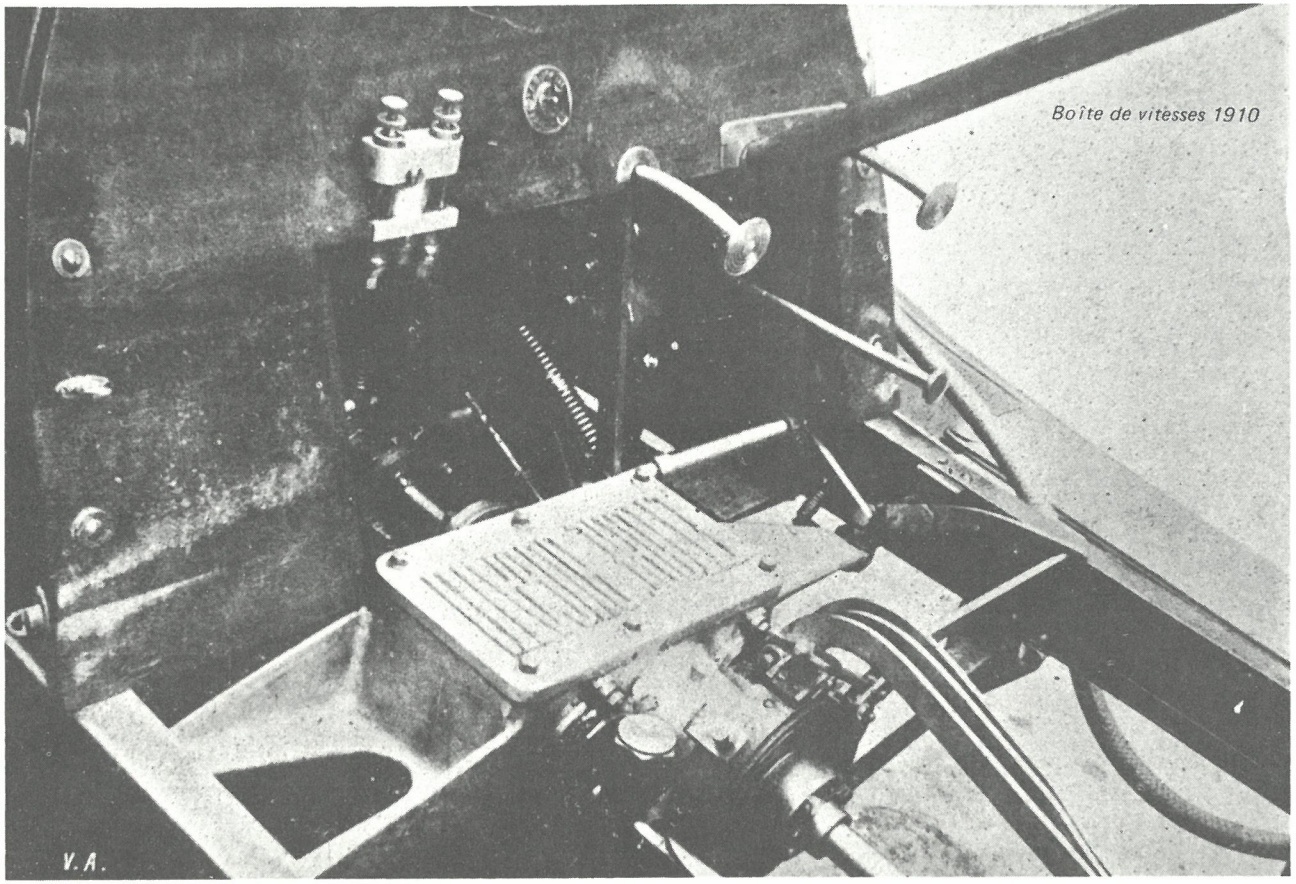


*Madame Bugatti au volant (La Vie Automobile)*





*La 442 d'Uzès ( collection Girod-Eymery)*

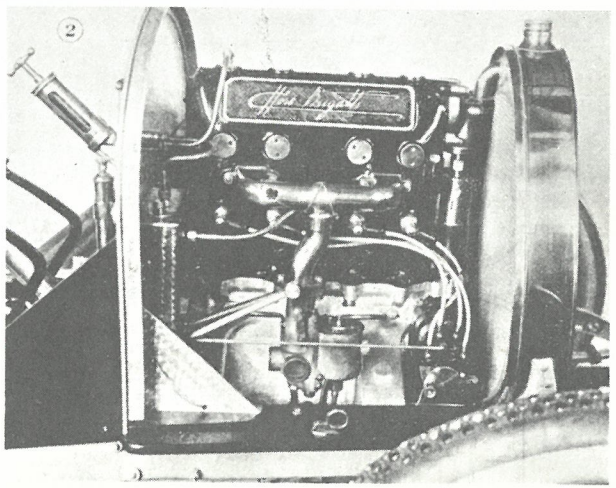



Boîte de vitesses 1910

Que la 13 ait présenté de frappantes similitudes avec l'Isotta Fraschini 1908 du Grand Prix des Voiturettes à Dieppe ne peut empêcher qu'elle descende en droite ligne des Deutz. Il y a d'autres cas heureusement d'inventions simultanées.

Le moteur tel qu'il était et peut se voir encore sur la Baignoire au Musée Harrah, avec ses ressorts de soupapes exposés n'est qu'une reproduction à l'échelle du Petit Pursang de ceux dessinés pour Deutz : carter d'huile, carter vilebrequin à 4 bras, bloc cylindre, tube enfermant l'arbre à cames empilés l'un sur l'autre ; vilebrequin à 3 paliers pris entre les deux carters ; distribution par arbre vertical et couples coniques ; pompe à eau et magnéto de part et d'autre. Après qu'il ait été confirmé par Cattanéo que Bugatti ne saurait avoir été à l'origine de l'Isotta il ne reste même pas la possibilité qu'il s'en soit inspiré. Par contre il est possible que la formule de l'épreuve l'ait immédiatement séduit.

Le carter vilebrequin en alliage léger restera inchangé dans ses grandes lignes pendant de longues années et se retrouvera sur les Brescia, mais renforcé. Ses flancs obliques projettent quatre bras boulonnés aux longerons, ce qui en faisait un excellent croisillon. Une cloison verticale médiane porte le palier central, le seul muni d'un chapeau retenant le vilebrequin au démontage. Les demi-paliers avant et arrière étaient usinés par moitié dans le carter d'huile en demi-cylindre. Le vilebrequin tourne sur des coussinets en bronze au plomb. Le carter d'huile est lié, comme le bloc, au carter vilebrequin par des boulons amovibles et non par des goujons. Une gorge en V collecte les retombées d'huile sur la paroi arrière et un alésage les conduit au dernier palier qui ne dispose d'aucun joint d'étanchéité ; et, de part et d'autre de la cloison centrale deux nervures verticales prolongeant les bossages des goujons du palier répartissent les efforts dans le haut du carter et ramènent l'huile à deux augets adossés communiquant avec le coussinet. A l'avant les projections de lubrifiant dégoulinant le long de la distribution sont centrifugées de chaque côté du couple conique puis récupérées par deux gouttières qui alimentent le coussinet. Des retours sont forés dans les nervures extrêmes, sous les paliers. Un graissage assuré par le captage des gouttelettes en suspension est des plus élémentaires, compte tenu de la faible densité de ce brouillard et de son incessante dispersion ; il suffisait à la 13 mais interdisait les très hauts régimes. Comme par




La Bugatti du Salon 1913 (Omnia)

ailleurs le régime annoncé par le constructeur avait des répercussions fiscales Bugatti n'avançait qu'un chiffre modéré, qu'on pouvait aisément dépasser. Dès 1910 C. Faroux donnait 2 300 tours comme régime normal et évoquait la possibilité de pousser jusqu'à 3000 tours (sur les intermédiaires évidemment).

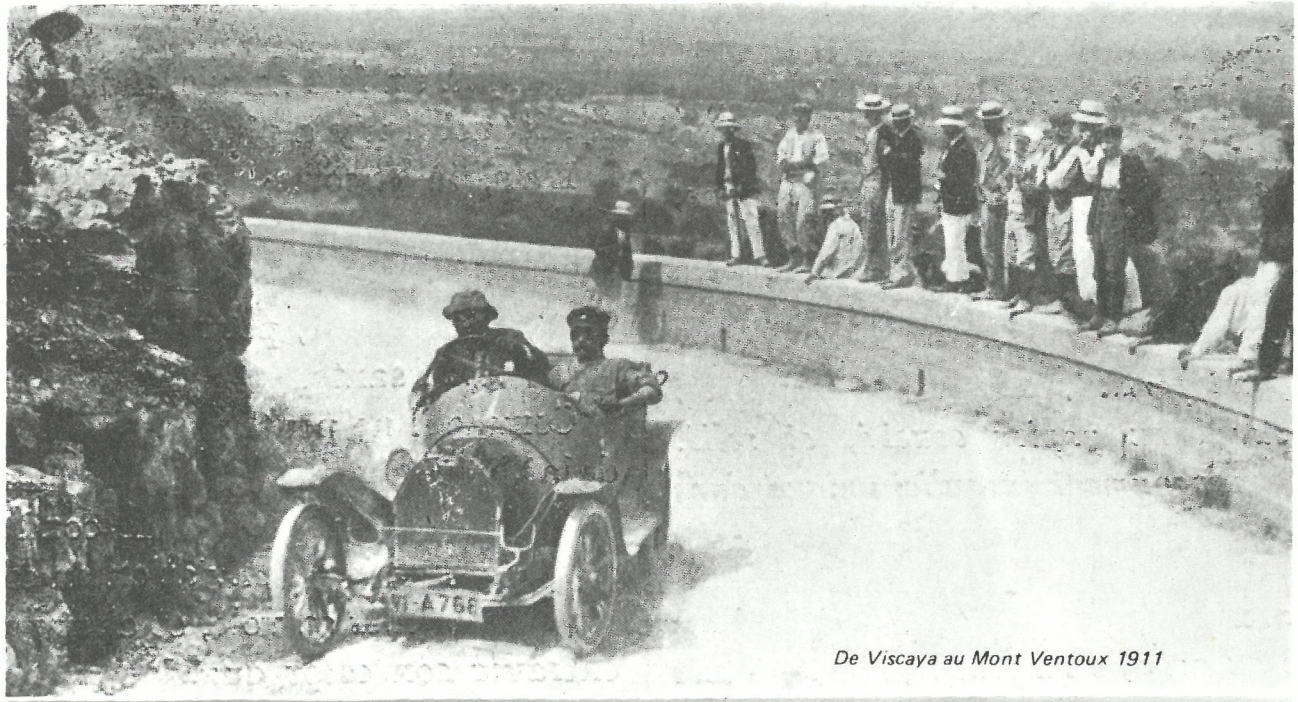
Les bielles de 220 mm d'entr'axe dépourvues tout d'abord puis munies de cuillers barbotent dans l'huile du carter qu'une séparation centrale divise pour atténuer les variations de niveau avant-arrière dues aux déclivités. Les bielles des 442 et 446 ne disposent que d'un simple orifice à la base !

Généralement, mais pas sur la Baignoire par exemple, sur chacun des compartiments du carter d'huile (un demi-litre) un robinet latéral permet d'éliminer l'excès d'huile. Deux bouchons intérieurs assurent la vidange trimestrielle.

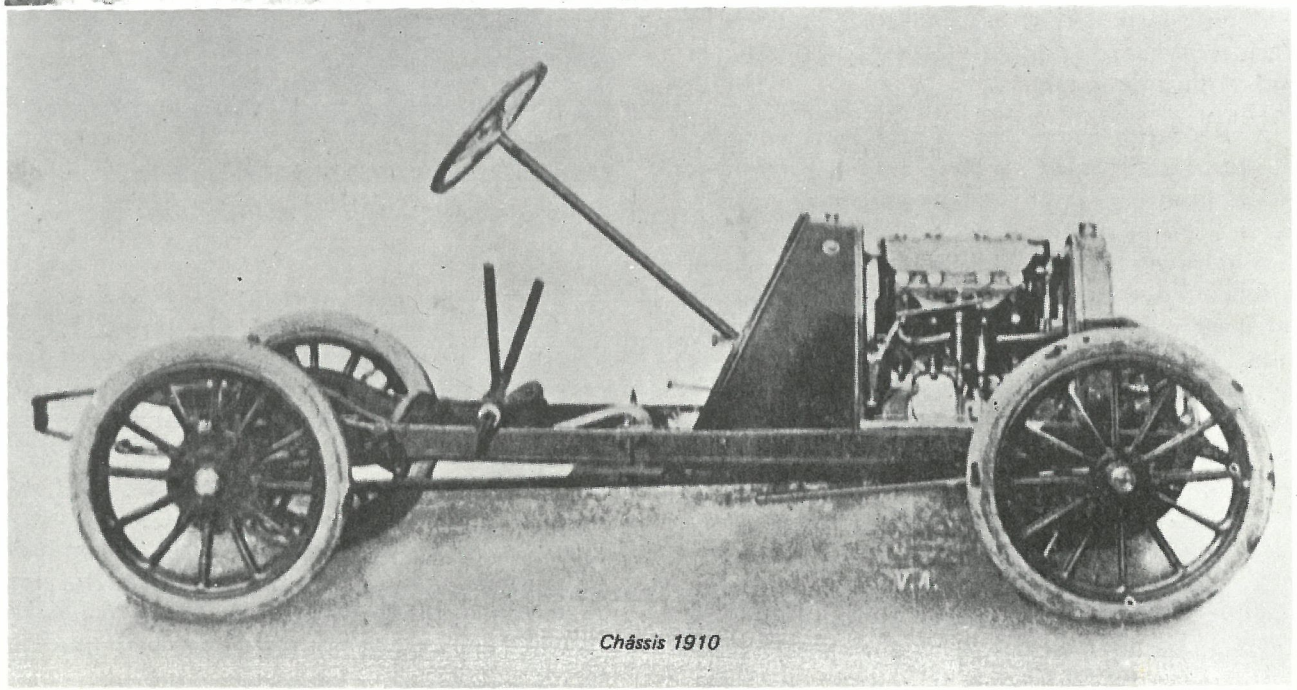
Le vilebrequin, en acier au chrome-nickel, cémenté, trempé et rectifié, tourillonne sur des portées de 30 mm de diamètre longues, de l'avant vers l'arrière de 51, 40 et 50 mm et les bielles baguées de bronze s'articulent sur des manetons de 30 mm de diamètre et 40 mm de long et un axe de piston de 15 mm.

Deux simples tubes ouverts de petite section tordus vers le bas, au-dessus des pattes droites ventilaient le carter : les remplacèrent bientôt des reniflards plus importants, tantôt à droite tantôt à gauche. Du côté opposé deux orifices reçoivent d'un compte-gouttes, par gravité ou sous une légère pression produite dans le réservoir par l'échappement une quantité de lubrifiant compensant la consommation (30 à 40 gouttes à la minute).

S'il y a une nette différence entre le tout premier bloc à la face supérieure ouverte et ceux de série elle est tout extérieure. Les deux comportent des cylindres jumelés : un tube transversal (plus bas sur le premier) pour réchauffer l'admission : une ouverture rectangulaire de dessablage : des soupapes d'admission



*De Viscaya au Mont Ventoux 1911*



*Châssis 1910*

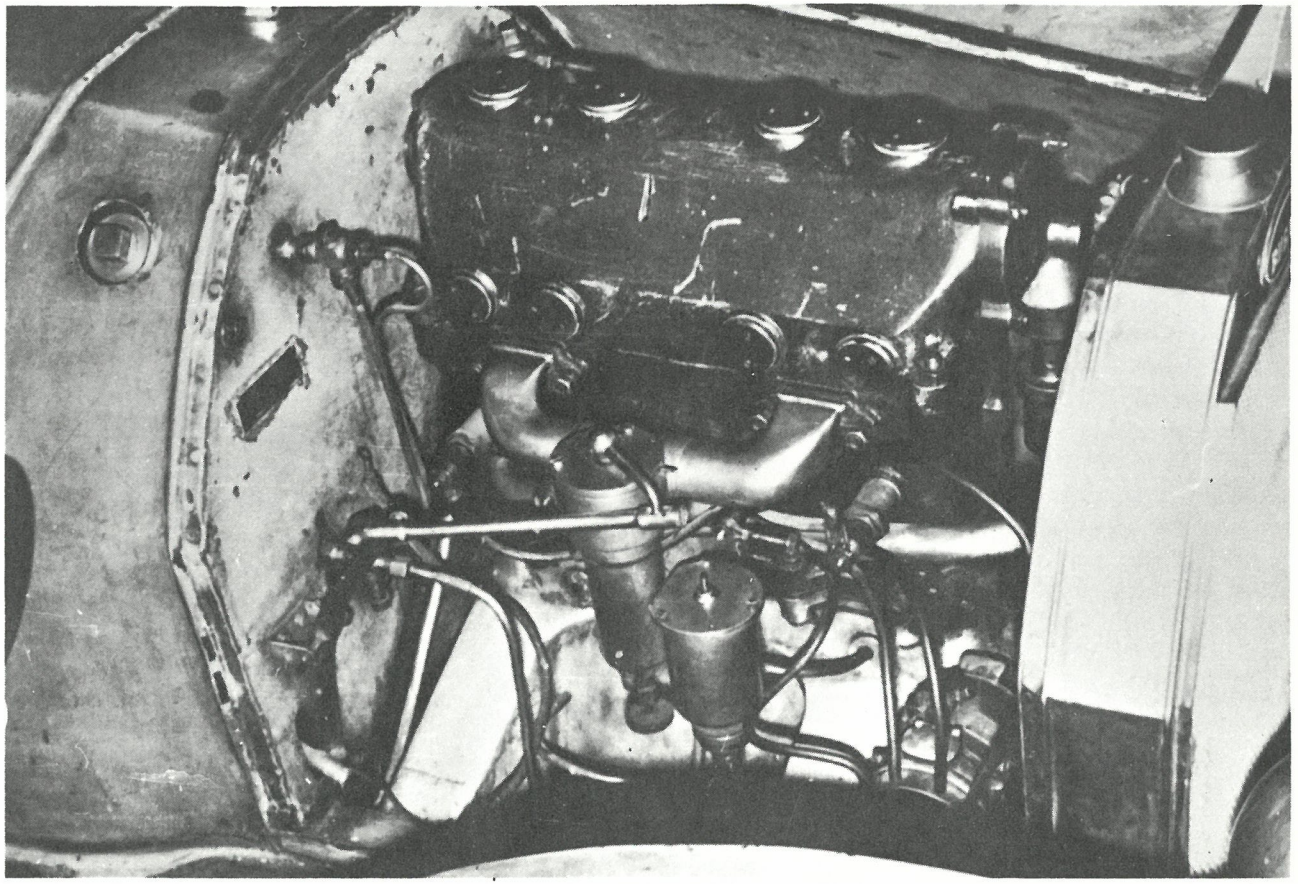
montées dans des cages amovibles, assez volumineuses pour avoir nécessité un bloc fortement dissymétrique, déporté vers la droite ; quatre échappements séparés convergeant dans la tubulure devenue célèbre depuis par son efficacité, et souvent copiée. La présence de la bougie côté admission limitait le nombre des entrées à deux.

L'arrivée d'eau froide venant de la pompe en bronze se faisait à l'arrière droit sous la 4ème bougie pour les premiers moteurs, à l'arrière gauche par la suite. La sortie s'effectue à l'avant d'une galerie venue de fonderie au-dessus des échappements.

Un pignon conique de 30 dents claveté sur le nez de vilebrequin entraîne la distribution par un pignon similaire. L'arbre vertical repose sur un roulement à billes inférieur, engrène l'arbre des auxiliaires par pignons hélicoïdaux et tourne au régime moteur dans un long plongeur en bronze maintenu enfoncé dans le carter par deux pastilles entaillées. Sa partie supérieure s'enlève avec le carter d'arbre à cames grâce à un joint de Oldham, porte un pignon conique de 16 dents et l'arbre à cames un autre de 32, assurant la réduction à demi-vitesse.

L'arbre à cames a trois roulements à billes et des cames séparées clavetées et goupillées, assez pointues pour l'admission, plus carrées pour l'échappement. Il est curieux que la mention d'un vilebrequin (sic) monté sur roulements à billes figure dans le catalogue 1912 justement au beau milieu de la description de la distribution. Y a-t-il eu confusion à la traduction de la notice en allemand et n'est-ce pas plutôt arbre à cames sur roulements à billes qu'il faudrait lire là ? Ce n'est pas la seule faute qu'on trouve dans le catalogue.

Sur la Baignoire deux simples cornières de tôle à ses extrémités maintiennent le carter d'ACT au-dessus des soupapes dont les poussoirs incurvés coulissent dans des bossages en arc de cercle. Le carter de la 13 est plus complexe et fut produit en deux modèles de base successifs,



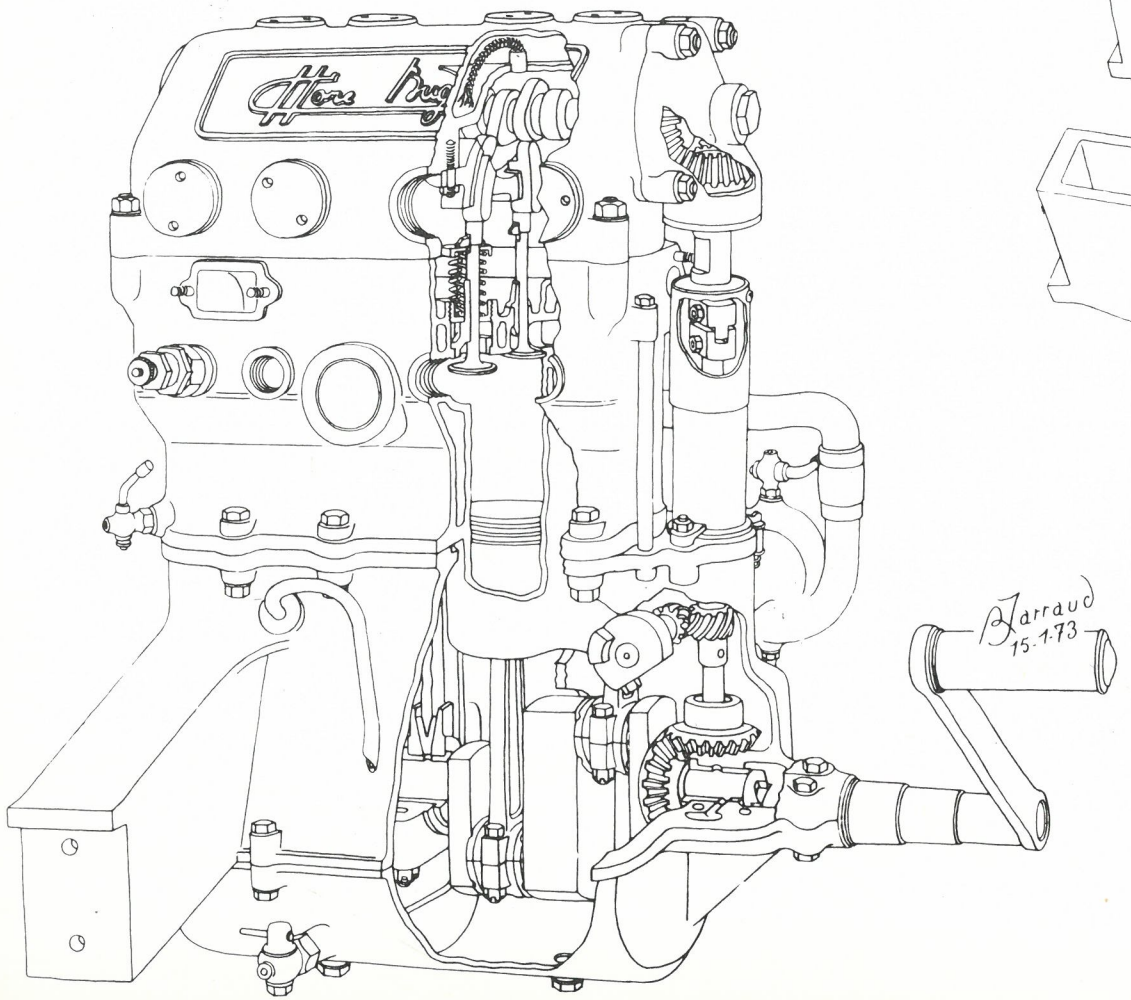
*Moteur côté admission de la 365 de Prague (photo Coverdale)*

le premier le plus haut avec un graissage à mèches de type ferroviaire, le second à bain d'huile et pompes, nettement plus bas : à peu près tous les articles que j'ai pu consulter les confondent joyeusement et mêlent les illustrations.

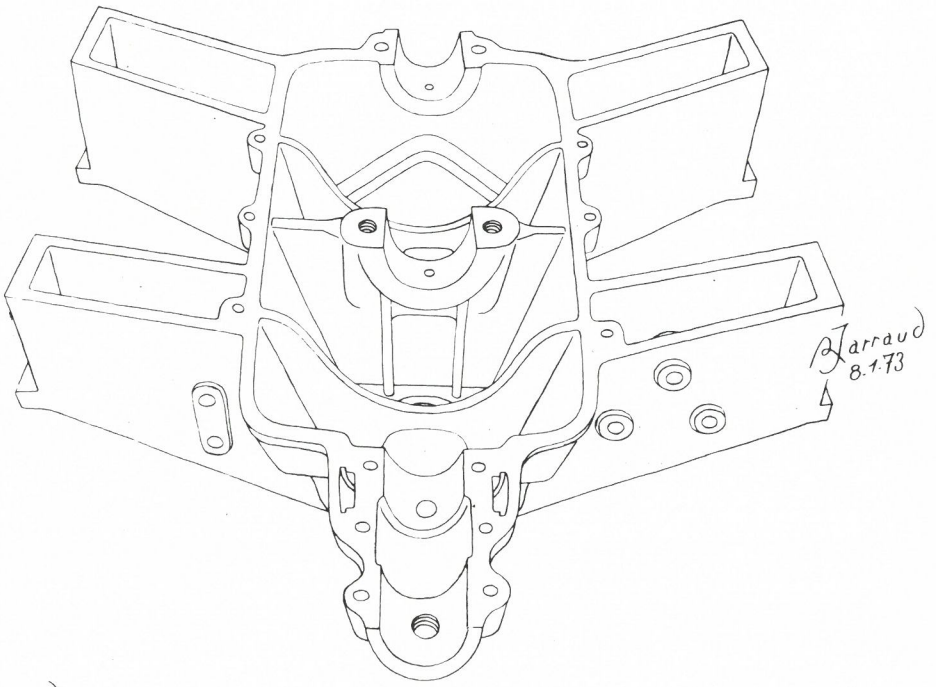
Avec le crevé général du moteur il est aisé de voir comment, par capillarité, les mèches logées au-dessus de l'arbre prennent l'huile dans les gouttières ménagées à droite et à gauche pour la laisser retomber entre les deux cames et envahir peu à peu le logement de l'arbre de façon à alimenter aussi les poussoirs et les roulements. La notice d'entretien 1913, dont L. Loreille m'a offert une copie, mentionne qu'il "faut avant chaque sortie remplir complètement le carter intérieur d'arbre à cames en retirant l'une quelconque des mèches et en se servant d'une seringue livrée avec l'outillage", après avoir ôté l'un des bouchons supérieurs.

Omnia illustre, le 4.1.1913, la première amélioration apportée à ce même moteur par l'adjonction d'une pompe à main simplifiant le remplissage. Ensuite (Omnia, le 27.9.1913) Bugatti monta la fameuse boîte à pompes à l'avant du carter inchangé ; le trop-plein du

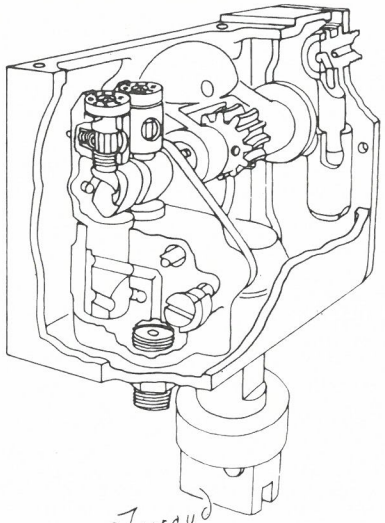
Moteur 1912




Carter Vilebrequin

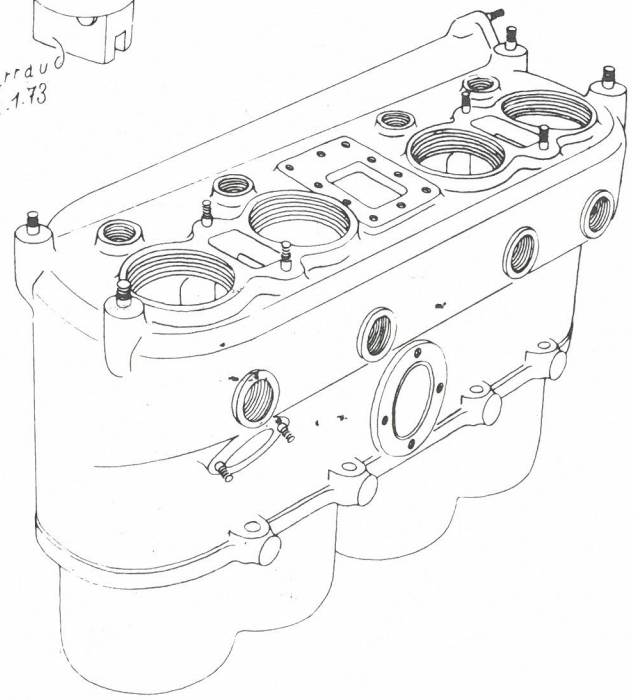


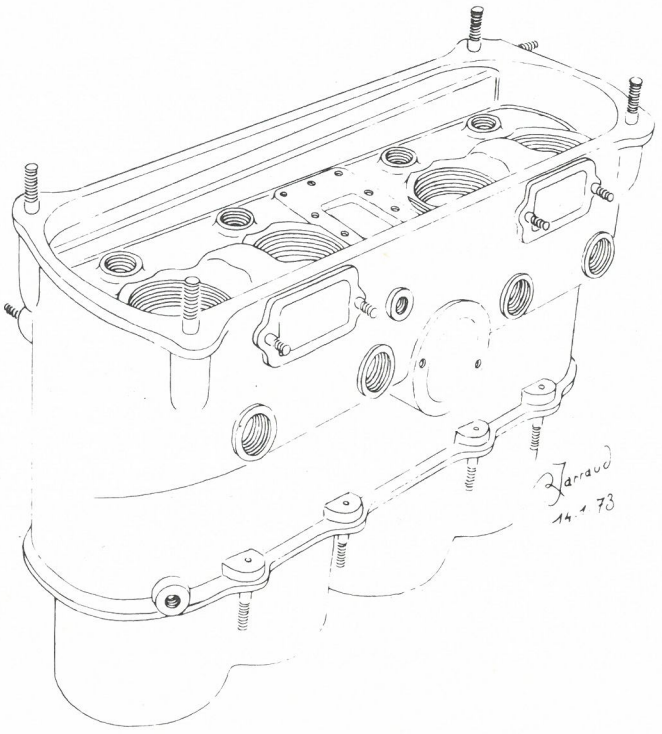
*Moteur côte échappement de la 365 de Prague (photo Coverdale)*



Boîte à rompus 1913

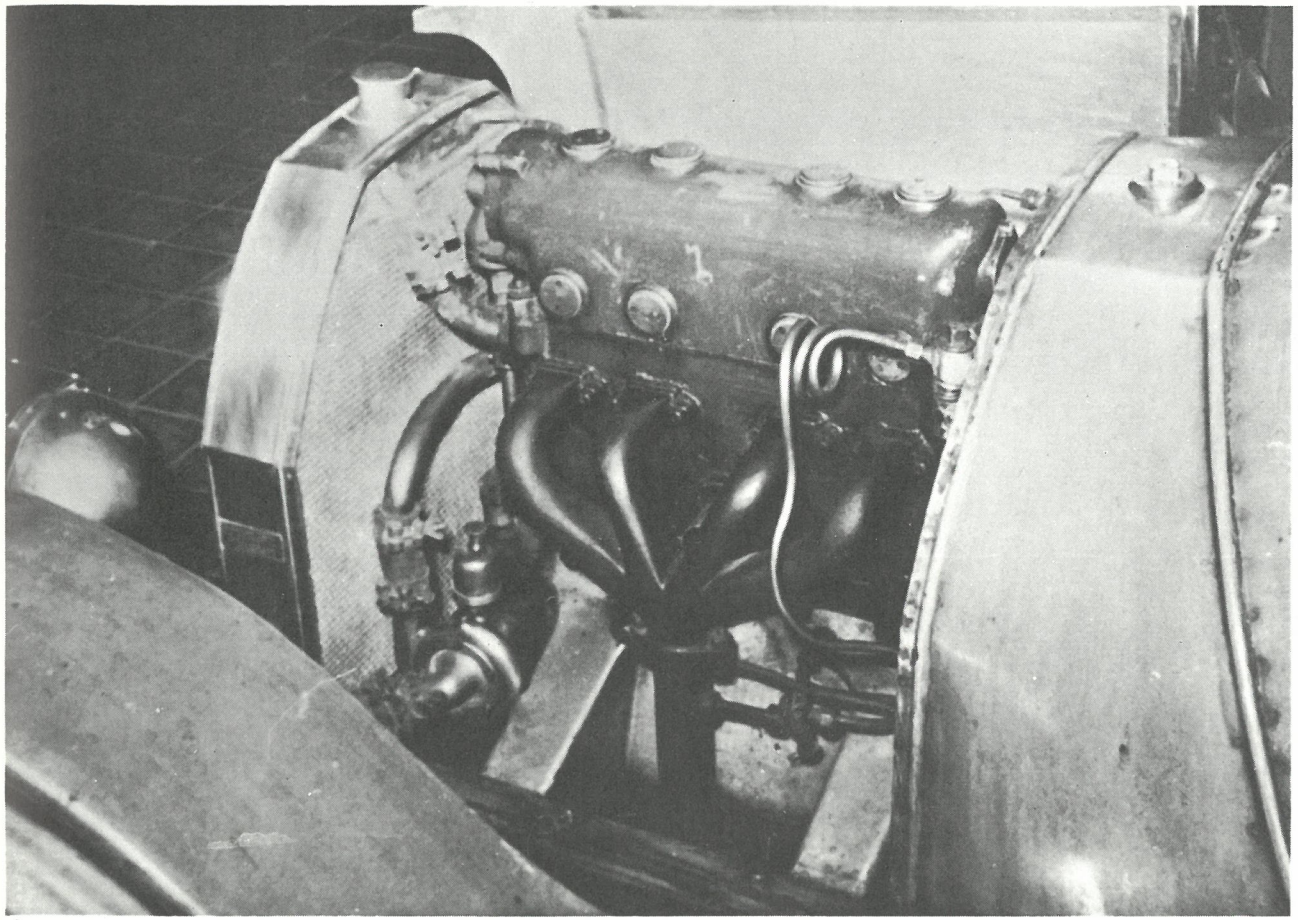
Jarraud 12.1.73





Jarraud 14.1.73

Blocs cylindres 1908 et 1914



poire, ressorts arrière quart-elliptiques, roues bois et carter d'ACT seconde version pourtant sans la boîte à pompes, prouvant ainsi que non seulement la 13 mais quelques châssis longs se passaient de mèches et se contentaient d'une alimentation par pompe manuelle au tableau.

La très mystérieuse boîte parallélépipédique remplace le nez de carter d'ACT, enferme le pignon conique de l'arbre vertical et coiffe celui de l'arbre à cames qui porte une vis sans fin entraînant un petit arbre transversal terminé par une manivelle.

Ce minuscule vilebrequin de 17 mm de course imprime un mouvement de va-et-vient à un cylindre de 10 mm d'alésage oscillant sur un piston articulé sur le couvercle gauche de la boîte. Le cylindre dans sa course descendante aspire l'huile du réservoir, aspiration contrôlée au tableau par un manomètre qualifié de "vacuum" par le catalogue 1913, et la refoule dans le boîtier par sa course ascendante cependant que, pivotant sur son axe creux en communication d'une part avec le réservoir et d'autre part avec l'intérieur, le piston foré joue le rôle d'un robinet à deux voies. A l'autre extrémité du petit arbre transversal un tournevis actionne l'axe des deux pompes du graissage proprement dit qui débitent par des tubulures externes dans le carter, à gauche à l'avant et à l'arrière.

Il s'agit d'un ensemble à deux pistons assez complexe, maintenu sur le fond du boîtier par deux boulons traversant la paroi, filetés dans le corps des pompes et recevant à l'extérieur les tubulures de répartition. Les cames de l'arbre transversal assurent la course des pistons desmodromiquement grâce aux fourchettes qui les contournent. Un boulon gradué à 8 pans, verrouillé à chaque huitième de tour par un doigt à ressort permet d'augmenter ou de réduire la course de chaque piston, dans lequel il se visse. Dans un système desmodromique de ce genre tout réglage diminuant la course entraîne un jeu important mais le fonctionnement en bain d'huile efface le bruit.

Les pistons pivotent de surcroît afin d'ouvrir au passage les pattes d'araignée d'aspiration et de refoulement successivement, grâce à un doigt de la fourchette, engagé dans une gorge oblique de l'arbre des cames.

L'arbre, les fourchettes et leurs pistons maintenus par deux bras fort soignés dans leur exécution sur le bâti coulé et alésé, le tout tient dans le creux de la main !

Il ne saurait être question de graissage sous pression car si les deux pompes refoulent bien l'huile, donc sous pression, cette huile ne fait

mécanisme décrit plus loin amenait l'huile en quantité suffisante aux bacs latéraux des mèches. Rien n'empêchait plus de supprimer du carter d'ACT la chambre des mèches désormais inutiles, c'est-à-dire sa partie supérieure, ce qui fut fait et est illustré par la vue du châssis reproduite ici. Le catalogue 1913 précisait que la boîte à pompes n'était livrée que sur les châssis longs 22 et 23 et que le châssis court type 13 conservait le double compte-gouttes pour le vilebrequin et la pompe à main pour le remplissage du carter d'arbre à cames. Der Motorwagen (1913) montre un châssis à radiateur en

que tomber au fond du carter ou continuent à barboter les bielles.

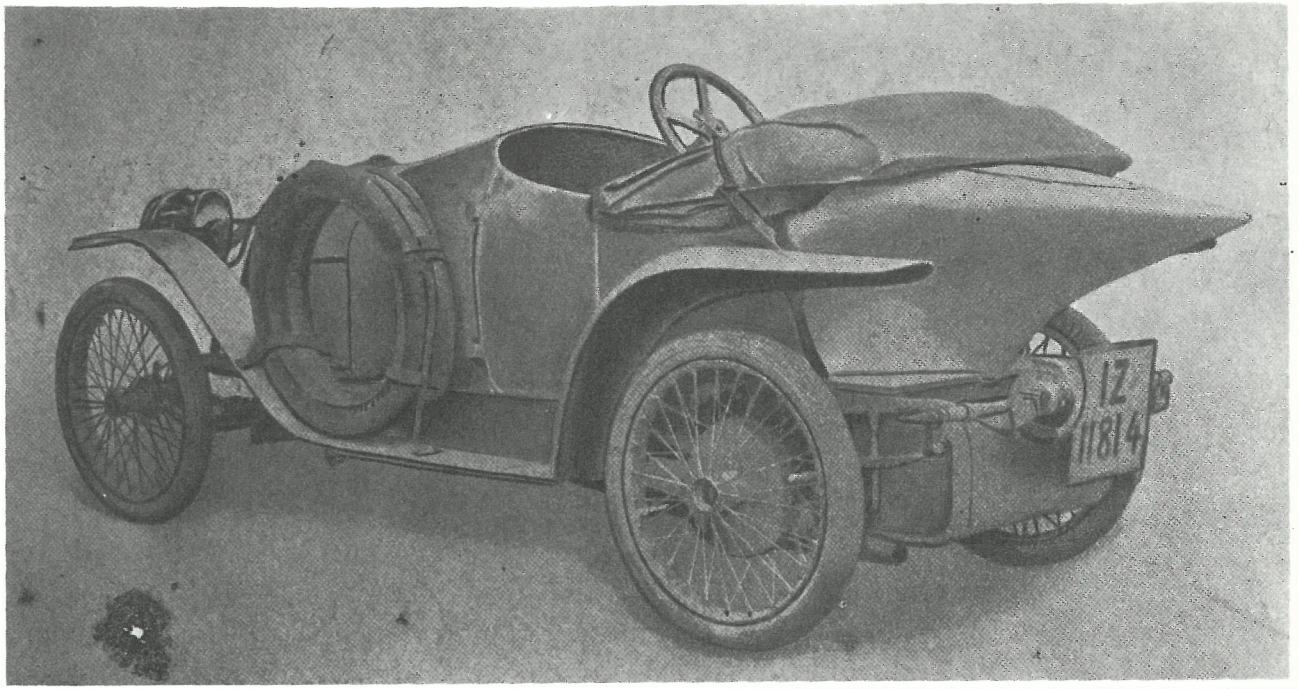
Le surplus d'huile du boîtier passe dans le carter d'ACT, graisse les roulements, les cames et les poussoirs et tombe dans la cuvette supérieure du bloc-cylindres ; un tube de vidange prend le trop-plein entre les admissions et le ramène au réservoir comme sur les modèles à pompe manuelle. Le réservoir de récupération a parfois été mal positionné sur les illustrations publiées (The Automobile, 13-11. 1913) avec un tube de retour ascendant !

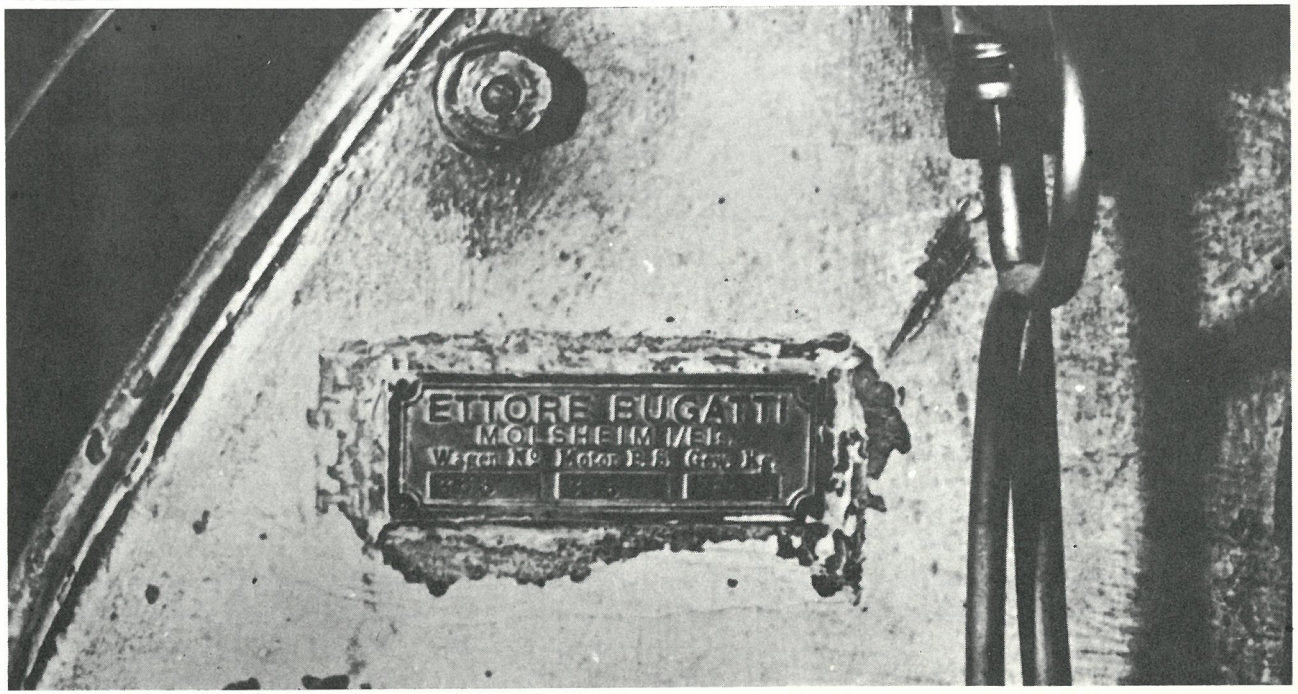
Un second modèle de boîtier fut produit où la pompe d'aspiration oscillante fut remplacée par un troisième dispositif à fourchette ; il est plus petit et les fourchettes sont à l'avant des cames, pour gagner en compacité.

Quelques essais permettaient rapidement, en combinant l'usage des microréglages et des robinets de niveau du carter de trouver le bon équilibre entre l'apport et la consommation d'huile.

Démontable et boulonnée entre les cages de soupapes d'admission 1 et 2 puis 2 et 3 la tubulure d'admission du prototype est en partie de fonderie sur le bloc de série mais le même carburateur à boisseau rotatif fut conservé sur les premiers exemplaires livrés à la clientèle : il est sur la 365 de Prague. Ensuite un carburateur Zénith le remplaça, relié à la prise d'air chaud sur le bloc par un tube en S. Les courbes douces de la tubulure externe sont propres à créer un écoulement facile des gaz carburés mais favorisent la condensation, comme sa section ronde qui s'aplatit heureusement en rectangle aux extrémités pour accélérer une nouvelle vaporisation.

La magnéto est une Bosch montée, contrairement à celle de la Brescia, sur une semelle en équerre amovible.





On peut aisément se faire une idée de ce qu'a pu être la surprise de ceux qui virent la première de ces voitures en 1910 à Gaillon ; celle de Charles Faroux est écrite pour l'histoire dans "La Vie Automobile" du 10-12-1910. Avec le recul du temps il est agréable de voir combien justement l'ironie de la vignette couleur du catalogue 1911 traduisait le sel de l'affaire. Certes il y avait eu d'autres voiturettes, mais aussi racées, aussi brillantes, point ; ni aucune d'un tel avenir. Il ne faut pas oublier que sans autre modification que l'adoption des quatre soupapes par cylindre elle est devenue plus tard l'inoubliable Brescia ; et la 30 n'en différait essentiellement que par son huit cylindres.

Malgré les roues relativement grandes il faut réaliser que l'empattement n'est que de 2 m et que la voiture est vraiment très petite, presqu'un jouet, ne pesant à vide que 330 kg. A peine il est vrai si la voiture de Gaillon avait une carrosserie ; elle était même en recul sur ce point par rapport à la très élégante Baignoire mais l'accès de plein pied, sans avoir à enjamber le baquet sans portières était moins acrobatique. Les rideaux en cuir tenus par des boutons n'offraient pas une grande protection.

Certaines caisses des catalogues 1912 et 1913 sont laides à faire peur, d'autres sont splendides comme la torpédo 3 places type yankee, certaines originales à souhait comme la deux places à pointe arrière effilée ou la célèbre berline en carrosse.

Si Charles Faroux avait pu émettre quelques doutes sur la robustesse du petit Pursang son éloquent palmarès était bien fait pour les balayer. Et que dire de l'enthousiasme débordant de la lettre du client comblé publiée, en placard, le 25-5-1927 dans "La Vie Automobile" ?

↖ *Une originale 2 places du catalogue 1913*

← *Plaque de châssis de la 365 de Prague (photo Coverdale)*

## LETTRE D'UN CLIENT BIEN AUTORISE

*"Docteur L..., Brumath.*

*Brumath, le 15 Novembre 1926.*

*Monsieur Bugatti,*

*Vous avez, pendant le courant de cette année,* **remporté tant de victoires** *que je n'arrivais plus à vous féliciter chaque fois.*

*Vous pouvez croire que j'ai suivi avec beaucoup de plaisir tous ces beaux succès de vos "Pur-sang", qui ont gardé leur veine pendant quinze ans.*

*Je vous félicite donc à la fin de l'année de tout cœur, et je vous souhaite pour les années suivantes : "Vivent sequentes".*

*Par cette occasion, je voudrais battre un petit record ! Vous riez, sans doute : "tout le monde veut battre des records de nos jours", mais, en vous écrivant en quelques mots mes expériences avec vos voitures pendant quinze ans, je voudrais battre le record de la longévité, c'est-à-dire arriver à être le* **plus vieux** *et le plus fidèle client de la fabrique Bugatti.*

**Quinze ans BUGATTI, c'est presque écrire l'histoire des fabriques Bugatti !**

*Lorsque je voulais acheter, en 1911, une nouvelle automobile, on n'avait pas le choix entre les petites voitures. A cette époque* **on fabriquait de petits camions pour transporter deux ou quatre personnes.** *A tous les marchands je disais : "N'est-il pas possible de construire une petite voiture maniable et légère au lieu de ces monstres ? "*

*Par hasard, je lisais un jour dans le Journal d'Alsace et de Lorraine une annonce : "Brillante victoire de la Sarthe par la Pur-sang Bugatti, 5 chevaux, fabrique à Molsheim."*

*Personne ne savait qu'à Molsheim existait une fabrique d'automobiles, personne ne connaissait ce nom.*

*La marque "Pur-sang" me tentait, et je pensais : "Si les "Pur-sang" automobiles me rendent autant de services qu'autrefois les pur-sang de l'espèce chevaline, c'était mon affaire."*

*J'ai pris des renseignements à Strasbourg, je voyais le châssis ; je suis même allé à Molsheim pour voir la fabrique ; c'était, en comparaison avec les vastes usines d'aujourd'hui, une "fabrique en miniature".*

*Tout le monde critiquait, tout le monde criait, même le fournisseur ne me conseillait pas d'acheter cette machine : c'est trop vite, c'est pour les courses, ça ne dure pas, etc. Malgré cela, je me suis décidé d'acheter une Bugatti avec la simple réflexion : si cette petite machine supporte une course pareille, elle sera assez forte et résistante pour faire les courses de ma clientèle.*

*Le 9 novembre 1911, la première Bugatti, avec Friderich, qui était le coureur de la maison, au volant, est entrée dans ma cour et depuis, je roule* **jour par jour** *avec ma voiture Bugatti.*

*Pendant ce temps j'ai usé la première machine complètement en dix ans :* **depuis 1919, j'ai un modèle 1914 qui roule tous les jours et une seize-soupapes depuis 1921.**

**Ces deux machines sont encore aujourd'hui prêtes à marcher à n'importe quel temps, à n'importe quelle heure.**

**Pour moi, ces voitures ne sont pas des voitures de sport, elles sont des voitures à travailler et des gagne-pain.**

**J'ai observé tout mon entourage pendant ces quinze ans.**

**Comme on a changé les marques ! Tous les deux ans une autre fabrication, parce qu'on n'était pas content !**

**On a usé quatre à cinq machines pendant ces quinze ans ; moi, j'en ai usé une, et j'ai encore les deux autres presque intactes.**

*J'avais aussi mes pannes et mes ennuis : qui ne les avait pendant* **quinze ans !**

*Mais, dès que la maladie était guérie, j'étais de nouveau content. Combien de fois je me suis dit, surtout au début : "Pauvre "Pur-sang", tu as été maltraité par mon inexpérience ou par l'ignorance d'un artiste réparateur dont la hardie bêtise était plus dangereuse pour ta santé que mon inexpérience." Et si j'avais une réparation,* **jamais** *je ne pouvais constater qu'une faute de matériel était la cause d'une panne.*

*Dès que j'ai l'occasion de voir dans les garages les autres "nouvelles" marques, je ne m'étonne pas que je n'aie pu changer mon drapeau. Presque tous les jours, j'ai encore aujourd'hui ma petite satisfaction en dépassant avec ma* **vieille** *machine 1911 ses sœurs de la même catégorie, et même celles qui sont beaucoup plus fortes et à peine sorties des usines.*

*Naturellement, vos voitures n'étaient pas perfectionnées en 1911, vous le saviez vous-même le mieux, car, dès que je venais plus tard à la fabrique, je constatais un changement dans la construction.*

*Grâce à votre travail et à votre génie, vous êtes arrivé à cette hauteur, qu'aujourd'hui même vos concurrents et vos ennemis – et vous en aviez – sont forcés de dire que les Bugatti sont les meilleures voitures du monde entier.*

*Je vous écris cette petite lettre pas pour vous flatter ou pour faire votre éloge, mais je pense que* **le jugement d'un vieux expérimenté vaut plus que le jugement d'un jeune enthousiaste** *qui hurle après la plus petite panne (souvent sa faute) contre vous.*

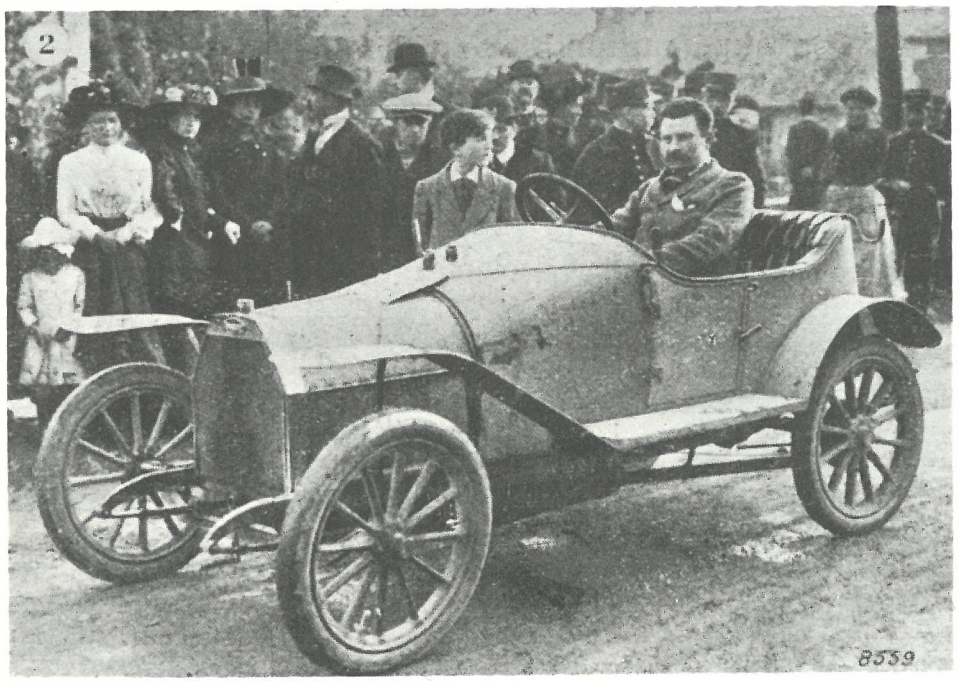
*Si j'ai l'occasion de faire une comparaison avec vos machines modèle 1911 et les autres automobiles d'une toute nouvelle construction, je me dis toujours : "M. Bugatti a fait la même chose déjà en 1912-1911 et a* **même mieux fait.**"

*Le résumé de toute mon observation pendant ces quinze ans est :*

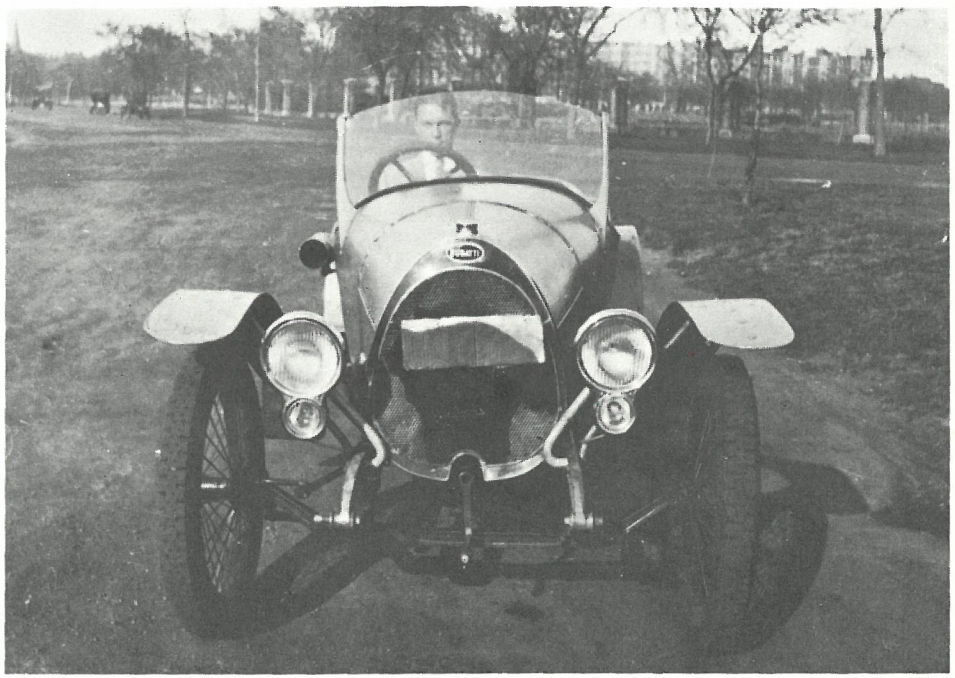
*Les machines Bugatti ont une avance sur toutes les autres marques, quant à leur conception et construction, au moins de dix à douze ans, car les machines Bugatti qui sont sorties des usines en 1912-1911 sont encore aujourd'hui plus vites et mieux construites que toutes les autres marques de la même catégorie, qui viennent sur le marché aujourd'hui.*

*Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.*

*Dr L .... Brumath."*

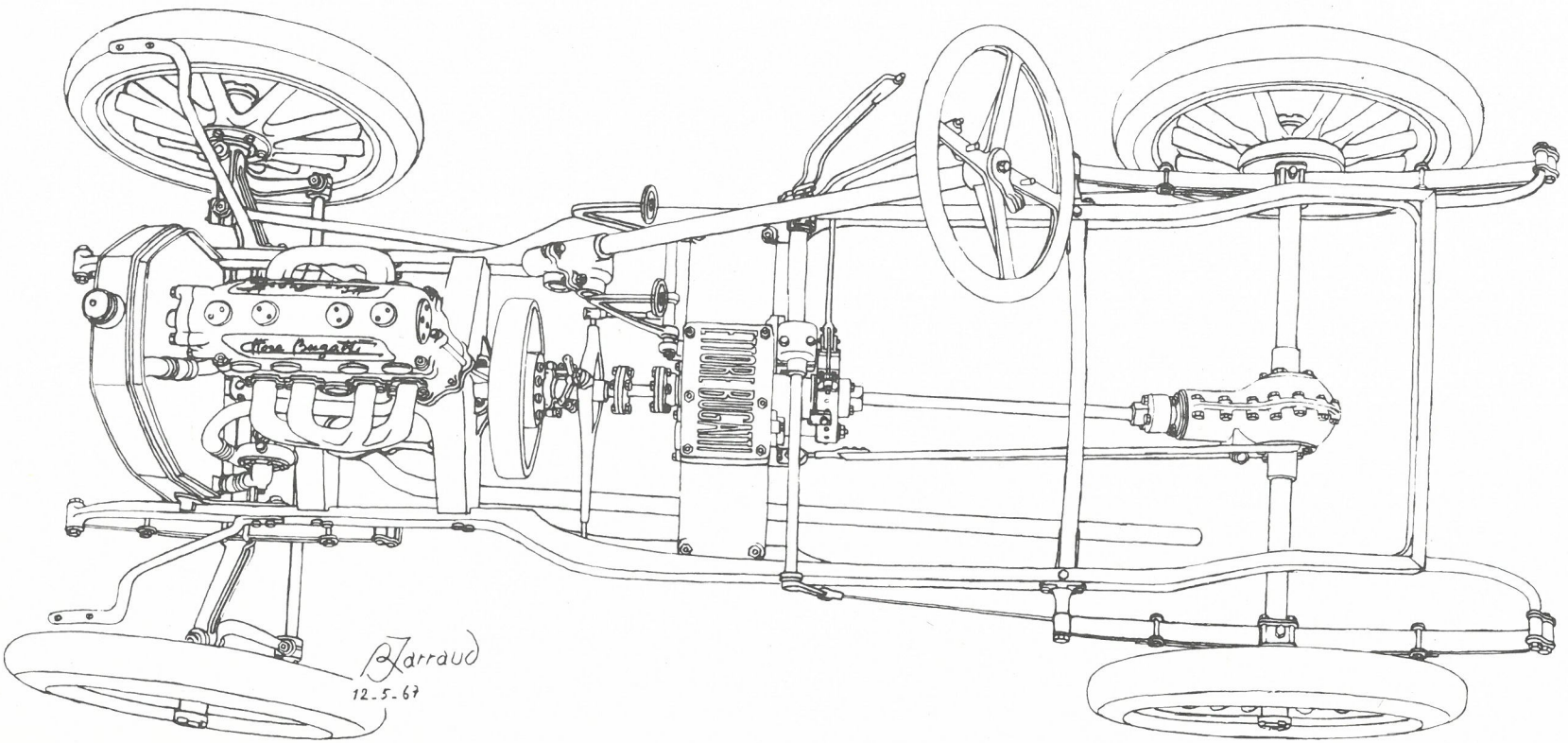



*Dillon-Kavanagh au Meeting de la Sarthe 1913 (Omnia)*



*Une 23 aux USA dans les années 20 (collection Coverdale).*

Bugatti 13 1912



# CARACTÉRISTIQUES DU CHASSIS BUGATTI

— **Châssis.** — *Longueur totale* : 2 m. 700, 3 m. 200, 3 m. 350. *Voie* : 1 m. 150. *Empattement* : 2 mètres, 2 m. 400, 2 m. 550. *Du sol au dessus du longeron* : 435, 445, 460 millimètres. 2 ou 3 traverses. *Poids total* : environ 350, 375 et 390 kilogrammes (avec bandages).

— **Carrosserie.** — Le châssis peut porter 2, 3 ou 4 places.

— **Moteur.** — Carter à joint horizontal, 4 cylindres monobloc. *Alésage* : 65 millimètres. *Course* 100 millimètres. 3 paliers lisses. *Régime déclaré aux Mines* : 1.800-1.900 tours. Distribution par soupapes symétriques placées au-dessus des cylindres. *Levée des soupapes* : 8 millimètres. Tiges abritées sous un carter. Poussoirs réglables. Distribution commandée par pignons coniques. *Diamètre du volant* : 334 millimètres. Repères sur le volant. Le numéro d'ordre du moteur est inscrit sur le bras droit avant de son carter. Le moteur repose sur les longerons.

GRAISSAGE DU MOTEUR par pompe à haute pression et barbotage. Pompe à piston à débit réglable. *Réglage et surveillance du graissage* : manomètre. Réservoir sur le tablier. *Capacité du réservoir* : environ 3 litres. *Consommation d'huile aux 100 kilomètres* : 0 l. 75.

RÉFRIGÉRATION DU MOTEUR par pompe centrifuge. Radiateur nid d'abeilles fixé sur les longerons. *Volume d'eau* : 7 litres.

CARBURATEUR Zénith. Réchauffage par air chaud. Réservoir d'essence à l'arrière sous pression. *Capacité du réservoir* : 35 litres. Pression fournie par les gaz d'échappement. Tamis d'essence. *Consommation d'essence aux 100 kilomètres* : 7 litres.

ALLUMAGE par magnéto Bosch.

RÉGLAGE DU MOTEUR par accélérateur.

PROTECTION DU MOTEUR par capot forme torpédo et tôle intérieure attachée par boulons.

— **Transmission.** — Par cardan.

EMBRAYAGE disques métalliques graissés (brevet Bugatti), progressif (grâce à un système breveté de leviers de poussée). Réglage par vis et contre écrous. Graissage par pétrole et huile.

TRANSMISSION DE L'EMBRAYAGE A LA BOITE DES VITESSES par arbre avec joint flexible à clavettes.

CHANGEMENT DE VITESSE par 3 trains balladeurs. 4 vitesses ; la 4e en prise directe. Axe du levier de vitesses monté sur le châssis et sur la boîte d'engrenages. Balladeurs commandés par un levier. Enclanchement des balladeurs au repos par billes.

Rapports des pignons en :

1re *vitesse* : 1/3,2 2e *vitesse* : 1/1,9
3e *vitesse* : 1/1,3 4e *vitesse* : 1/1

Paliers à billes. Graissage par barbotage. La boîte est fixée aux longerons.

TRANSMISSION DE LA BOITE AU DIFFÉRENTIEL par deux cardans à croisillon enfermés dans des carters. Graissage à la graisse consistante.

RENVOI D'ANGLE par pignons d'angle. Réglage de l'engrenage cône par rondelle d'ajustage.

DIFFÉRENTIEL à pignons cônes.

**Démultiplications et vitesses correspondantes* :**

| Type | Rapports de renvoi d'angle | Développement en gr. vit | Vitesse en km. à l'heure | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1re | 2e | 3e | 4e |
| 13 | 16/49 | 0,715 | 25 | 43 | 62 | 81,50 |
| 15 | 14/48 | 0,638 | 23 | 39 | 56 | 73 |
| 17 | 12/50 | 0,525 | 19 | 31,5 | 46 | 60 |

* Avec pneus de 700 et à la vitesse de 1 900 tours.

— **Train avant.** — Essieu en acier estampé. Chapes pivotantes. Moyeux à billes. Pivots lisses verticaux. Barre d'accouplement derrière l'essieu. Graissage (moyeux, pivots, timonnerie) par graisseurs Stauffer.

— **Train arrière.** — Essieu tourillonnant, constitué par le carter de différentiel en aluminium et deux demi-essieux en tubes. Poussée par les ressorts. Réaction par bielle. Moyeux à billes, montés sur les tubes d'essieu. Entraînement par clavettes.

— **Roues.** — En bois ou métalliques non amovibles. *Nombre de rais* : bois 12, acier 52. *Pneumatiques de* 650, 700×85, 710×90.

— **Suspension.**

A L'AVANT : ressorts ordinaires. *Longueur* : 680 millimètres. *Largeur* : 40 millimètres. *Nombre de feuilles* : suivant charge.

A L'ARRIÈRE : demi-ressort breveté type 1914. Ressorts sous l'essieu. *Largeur* : 60 millimètres. *Nombre de feuilles* : suivant la charge. Graissage des axes par graisseurs Stauffer. Amortisseurs à friction type Bugatti.

— **Freinage.** — 1e frein sur différentiel, 2 freins sur roues arrière.

FREIN AU PIED sur boîte d'engrenages. Type extérieur. Garniture fonte. *Diamètre et largeur de tambour* : 165 m/m × 35 m/m. Réglage par vis à papillons.

FREIN A MAIN sur les roues arrière. Type intérieur. Garniture fonte. *Diamètre et largeur de tambour* : 270 m/m × 30 m/m. Egalisation des efforts par câble coulissant sur des rouleaux. Réglage par raccourcissement du câble.

LA DÉRIVE EN ARRIÈRE est empêchée par une béquille.

— **Direction.** — Par vis et écrou. Volant en aluminium. *Diamètre du volant* : 400 millimètres. Inclinaison variable. Barre d'attaque au-dessus de l'essieu. Braquage, limité par butée sur corps d'essieu. Demi-tour entre deux murs distants de 7-8 mètres. Graissage par graisseurs Stauffer.

— **Commandes.** — *Avance à l'allumage* : manette à pas de vis. *Ralenti* : manette dans le volant. *Accélérateur* : pédale. *Frein sur moyeux* : levier à main. *Frein sur mécanisme* : pédale. *Anti-dérive* : béquille. *Débrayage* : pédale. *Changement de vitesses* : levier voyageant dans un segment à coulisses. *Contact* : clé d'interrupteur.

— **Instruments sur la planche garde-crotte.** — Manomètre et interrupteur.

# coupe de l'age d'or

## LE MANS 1973

*Reportage photo Gaillard*

Succès sans précédent des Coupes 73 qui reçurent 161 offres de participation ! Compte tenu des forfaits et des voitures éliminées au contrôle technique, c'est plus de 100 voitures de sport et de course qui animèrent le premier "speed-trial" et les huit épreuves qui se succédèrent en ce dimanche 29 avril frais et nuageux, mais heureusement sans averse.

Les "piliers" des Coupes de l'Age d'Or étaient là dès le samedi matin (il manquait bien quelques Bugatti notoires) mais de nouvelles voitures apparurent bientôt compliquant la tâche des vérificateurs. Parmi les plus remarquables citons, dans les petites cylindrées, les protos Renault Rosier, Riffard et Satecmo, la Stanguellini : le plus fort plateau de 1100 "vintage" jamais réuni dont 4 Salmson, 6 Amilcar, 4 B.N.C. et, nouvelles venues, une Gardahaut monoplace, un M.A.S.E., la Chevalier, bref de quoi refaire un Bol d'Or. La palme ira néanmoins à la merveilleuse Bédélia de 1910 au sujet de laquelle un groupe de penseurs souleva une grave question : le plus extraordinaire est-il qu'elle soit parfaitement restaurée, qu'il y ait eu des gens pour fabriquer ça et d'autres pour en acheter ou bien que la chose fonctionne avec une rassurante bonne volonté ? Il faut dire que son apparition a semé le doute chez certains propriétaires de grosses cylindrées et que, si quelque héritier possède encore des actions Bédélia, il serait bien avisé de les conserver.

D'autres belles bêtes au hasard du souvenir : les Talbot de MM. Bonnal, les deux Mercédès 300 SL affûtées, mais c'est peu dire, l'Invicta 4,5 litres, une sorte de rêve de fanatique, comme l'incroyable H.W.M. à moteur Jaguar pur produit de l'empirisme britannique, laide et sympathique voiture plus que "spéciale" tant il paraît facile à première vue de la refaire avec le stock du quincaillier du coin, la toujours fringante BMW 328 de Turnwald, une très belle Bugatti type 30 qui mériterait autre chose qu'un bleu trop galvaudé, un spider Porsche 1500...

Il y avait aussi un beau plateau de trois roues, certains venus d'Angleterre pour se confronter aux "quatre roues" avec armes et bagages, lot d'écrous B.S.F. et théière. L'un d'eux gagna, faut-il le préciser ? mais suivi d'un Salmson G.S. Il y a 50 ans que ça dure. Vieillit qui veut. N'est-ce pas M. Manzano et votre sensationnelle moto Douglas 1927 projetée sur 400 mètres départ arrêté en 12 secondes 8/10 ! Le méthanol ne fait pas tout.

Dans l'ensemble, ça marchait fort et mieux et si certains têtus veulent ignorer les consignes de piste lorsqu'elles dérivent du plus simple bon sens ou de la courtoisie élémentaire, il pourrait leur en cuire. Le meilleur état des voitures et l'entraînement des concurrents rétablira les hiérarchies de jadis. Qu'on se le dise dorénavant : le chrome ne paie plus.

Quant aux spéciales, visiblement fabriquées pour gagner l'Age d'Or, il faudra bien définir a leur égard une réglementation sévère sinon entre l'Amilcar 1940 et le cyclecar Delage il y a place pour tous les cocktails.

Pourquoi restaurer, maintenir ou préserver des voitures authentiques qui seront paradoxalement ridiculisées ?

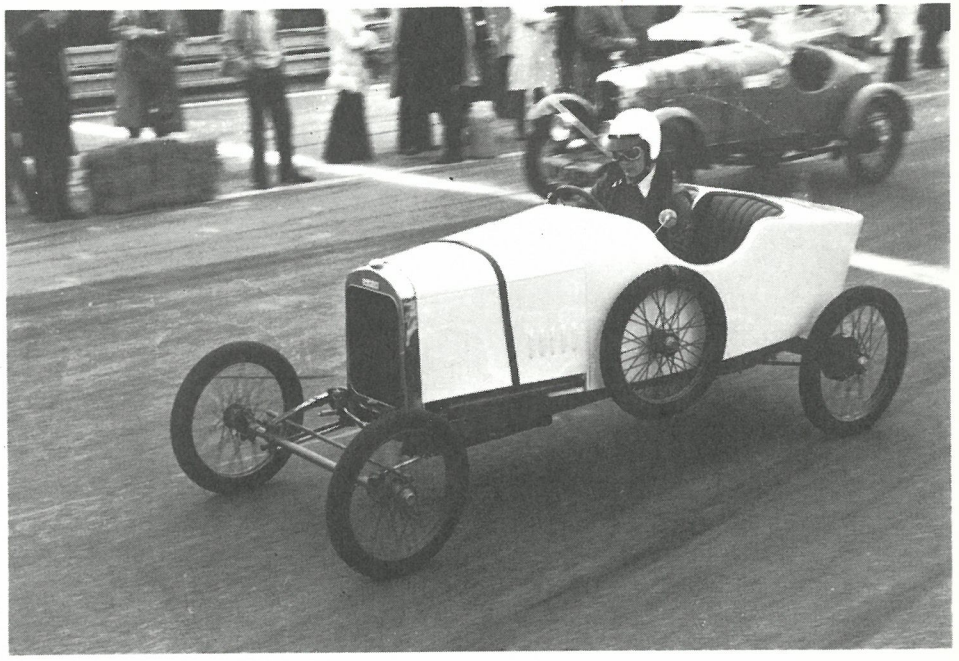
*Le seul, le vrai, l'unique cyclecar, Bédélia.*



# Coupe de l'age d'or




*Historic Race départ*



*Salmson*




*Moto Douglas..... une bombe*




*Tout le confort britannique*

# COUPES DE L'AGE D'OR

## 28 - 29 AVRIL 1973

## CLASSEMENTS ET MEILLEURS TEMPS OFFICIELS

CIRCUIT BUGATTI + 4 CHICANES

AGE D'OR - CLASSEMENT

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1er | Augendre | Amilcar-Spéciale | 25'13" 1 |
| 2 | Bernard | Delahaye 135 C | 25'23"55 |
| 3 | Turnwald | B.M.W. | 25'36" 4 |
| 4 | Wood | Invicta | 25'37" 2 |
| 5 | Baud | Fiat-Camérano | 27'03" 1 |
| 6 | Liston Young | Fiat 508 | 27'04" 9 |
| 7 | Brion | Delahaye 135 | 27'48" 0 |
| 8 | Geffre | Peugeot Darl'Mat | 28'19" 4 |
| 9 | | Bugatti (7 tours) | 25'19" 7 |
| 10 | Feray | Bugatti " | 25'23" 7 |
| 11 | Genest | Talbot " | 26'55" 9 |
| 12 | Alaux | B.M.W. " | 26'58" 9 |

"COUPE ANDRE MOREL" - CLASSEMENT

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1er | Harper | Morgan | 19'56"4 |
| 2 | Marty | Salmson | 20'50"6 |
| 3 | Barthélémy | Darmont S | 21'06"9 |
| 4 | Coste | Sandford | 21'07"2 |
| 5 | Fripp | Morgan | 21'14"8 |
| 6 | Caballero | Darmont SP | 21'16"0 |
| 7 | Botel | Gardahaut | 21'40"2 |
| 8 | Dubois | Hinstin | 21'41"4 |
| 9 | Moutard-Martin | Darmont | 21'47"1 |
| 10 | Verny | B.N.C. | 22'22"6 |
| 11 | Rault | Amilcar | 22'24"0 |
| 12 | Dauliac | Salmson | 22'31"9 |

GRAND HANDICAP JAGUAR

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1er | Aubrey Finburgh | Jaguar XK 120 | 24'12"6 |
| 2 | Lagarde | Jaguar XK 120 | 24'19"8 |
| 3 | Renault Ph. | Jaguar XK 140 | 24'56"9 |
| 4 | Renault J.F. | Jaguar XK 140 | 25'06"2 |
| 5 | Bovet-White | Jaguar XK 150 | 25'07"6 |
| 6 | Urban | Jaguar XK 140 | 25'11"4 |
| 7 | Martinez | Jaguar XK 120 | 26'39"6 |
| 8 | Duthoo | Jaguar XK 140 | 27'07"4 |
| 9 | Sixte-Gay | Jaguar XK 120 | 27'12"3 |
| 10 | Bolze | Jaguar XK 120 | 27'19"3 |
| 11 | Lansard | Jaguar XK 140 | 27'20"5 |
| 12 | Cognet | Jaguar XK 140 | à un tour |

HISTORIC RACE SPORT : Classement

| | | |
|---|---|---|
| 1er | Thiele | Mercedes |
| 2 | Miramond | A.C. Bristol |
| 3 | Nicolosi | Ferrari 250 TR |
| 4 | Secousse-Bonnal | Talbot Lago |
| 5 | Bevilacqua | A.C. Bristol |
| 6 | Renault Ph. | Jaguar H.K. |
| 7 | Bovet | Jaguar XK 150 |
| 8 | Lambroso | D.B. Panhard |
| 9 | Maitre | A 100 S |
| 10 | Martin Bonnal | Talbot Lago |
| 11 | Leymet | Renault Riffard |
| 12 | Grunberg | Satecmo |

HISTORIC-RACE G.T. : Classement

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Fournier | Mercedes 300 SL |
| 2 | Finburg | X.K. 120 |
| 3 | Pibarot | Porsche |
| 4 | Douezy | Talbot Lago |
| 5 | Lagarde | X.K. 120 |
| 6 | Offergeld | Delahaye |
| 7 | Renault J.F. | X.K. 140 |
| 8 | Pougenq | Salmson 2300 S |
| 9 | Metesky | Bristol |
| 10 | Bigois | Salmson 2300 S |
| 11 | Gosset | Jaquar X.K. 120 |
| 12 | Martinez | Jaguar X.K. 120 |

COUPES DE L'AGE D'OR 1973

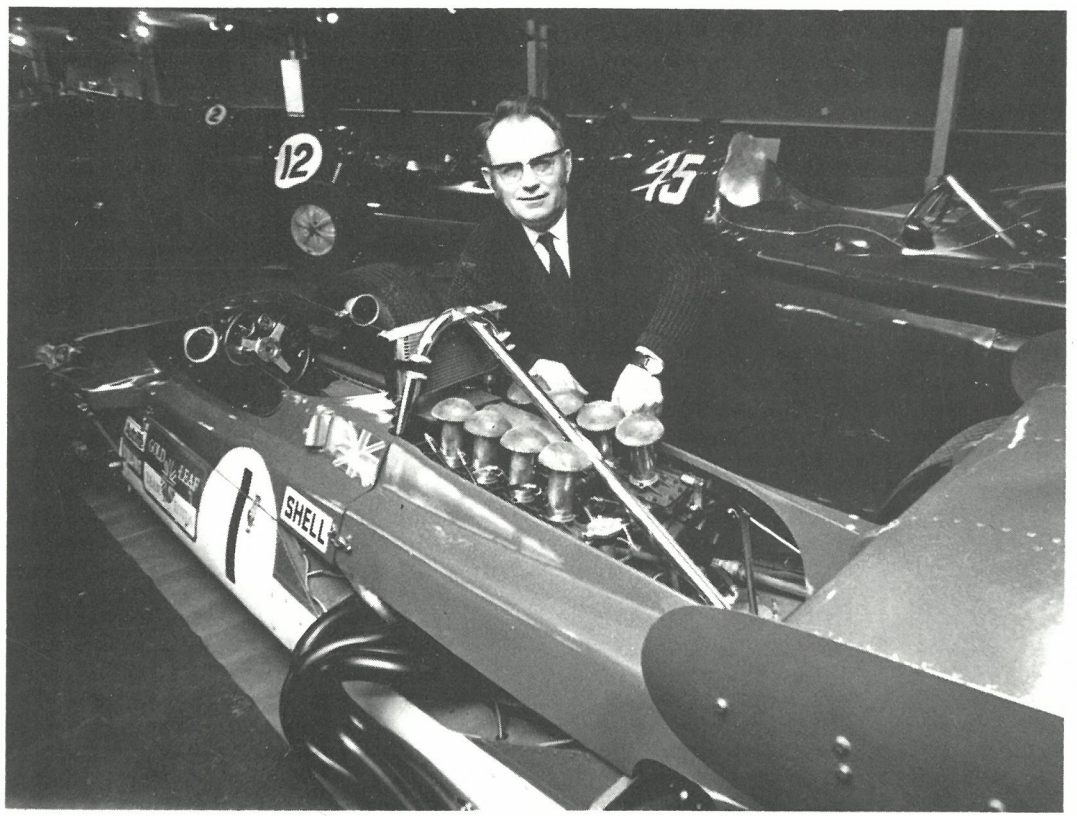
MEILLEURS TEMPS OFFICIELS sur 1 tour

| | | |
|---|---|---|
| Mercedes 300 SL S | 2-36-9 | Thiel |
| A.C. Bristol | 2-41-6 | Miramond |
| Talbot-Lago (mono) | 2-42-3 | Secousse-Bonnal |
| Ferrari Testa Rossa | 2-43-8 | Marc Nicolosi |
| A.C. Bristol | 2-45-1 | Bevilacqua |
| Mercedes 300 SL | 2-45-2 | Fournier |
| Ferrari Europa 3L | 2-45-6 | M. Finburgh |
| Austin A-100 S | 2-45-9 | B. Maitre |
| Jaguar XK 120 M | 2-48-0 | A. Finburgh |
| Porsche Carrera | 2-48-5 | A. Pibarot |
| Gordini 2L3 | 2-49-9 | H. de la Roher |
| Jaguar XK 140 S | 2-50-8 | Ph. Renault |
| Jaguar XK 150 S | 2-51-1 | B. White |
| Delahaye 135 C | 2-52-0 | J.P. Bernard |
| Jaguar XK 120 M | 2-52-2 | Lagarde |
| Jaguar XK 140 S | 2-54-0 | R. Urban |
| Invicta 4L5 | 2-54-2 | I Wood |
| B.M.W. 328 | 2-54-6 | Turnwald |
| D.B. Panhard | 2-54-9 | Lambroso |
| Delahaye 135 C | 2-54-9 | E. Marçais |
| Delahaye/Jaguar | 2-56-0 | Offergeld |
| Talbot-Lago 4L5 | 2-56-6 | Douezy |
| Jaguar XK 140 MC | 2-57-0 | J.F. Renault |
| Jaguar XK 140 S | 2-58-2 | M. Gosset |
| Amilcar Spéciale | 2-58-8 | J.P. Augendre |
| Salmson 2300 S | 2-59-3 | Pougenq |
| H. W. M. Jaguar 3L4 | 3-04-2 | Talpain |
| Jaguar XK 120 M | 3-04-4 | Martinez |
| Bristol | 3-05-0 | Metesky |
| Talbot-Lago S | 3-05-5 | Martin-Bonnal |
| Stanguellini | 3-05-8 | Milliot |
| Salmson 2300 S | 3-06-3 | Bigois |
| Jaguar XK 120 M | 3-06-7 | Gosset |
| Salmson 2300 S | 3-09-9 | Lesueur |
| M.G. TF | 3-10-0 | |
| M.G. TD S | 3-10-5 | Mr Perrin |
| Morgan (3 roues) | 3-10-7 | Harper |
| Fiat Camerano | 3-11-2 | Baud |
| B.N.C. Scap | 3-13-9 | Bourge |
| Fiat 508 TT | 3-14-2 | Liston |
| Jaguar XK 140 S | 3-14-6 | Duthoo |
| Salmson AL/GS | 3-15-9 | Marty |
| Jaguar XK 120 Alu | 3-16-8 | B. Sixte-Gay |
| Austin-Healey 100 | 3-17-1 | Mocquart |
| Jaguar XK 140 | 3-17-6 | M. Cognet |
| Morgan (3 R.) | 3-18-1 | Fripp |
| Bugatti 35 | 3-18-8 | Halbraud |
| Jaguar XK 120 | 3-19-1 | Bolze |
| Jaguar XK 140 | 3-19-8 | Lansard |
| Delahaye 135 | 3-20-4 | Brion |
| Amilcar | 3-22-7 | Rault |
| Darmont-Spécial | 3-23-2 | Caballero |
| Darmont-Spécial | 3-23-9 | Barthélémy |
| Renault-Riffard | 3-24-3 | Leymet |
| Sandford | 3-25-7 | D. Coste |
| Gardahaut | 3-25-9 | B. Botel |
| Renault-Satecmo | 3-27-4 | P. Grunberg |
| M.G. TC | 3-27-7 | Collet |
| Bugatti T 30 | 3-27-9 | Feray |
| Peugeot Darl'Mat | 3-27-9 | Geffré |
| M.G. TF | 3-28-7 | Mme Perrin |
| Renault-Rosier | 3-28-6 | Broual |
| Hinstin | 3-30-8 | Dubois |
| Darmont (mono) | 3-31-3 | Moutard-Martin |
| B.N.C./Peugeot n°108 | 3-32-1 | Verny |
| Morgan | 3-33-0 | Giblin |
| Salmson AL | 3-33-1 | Maitrehut |
| Salmson AL | 3-33-2 | Jonquiert |
| Amilcar | 3-33-3 | Herpin |
| M.G. TC | 3-35-2 | Muider |
| M.A.S.E. | 3-35-2 | Lefranc |
| Salmson VAL | 3-35-4 | Dauliac |
| Talbot 4L. | 3-36-4 | Genest |
| Sandford | 3-36-5 | Rucheton |
| Bugatti T 37 | 3-37-7 | Cérède |
| M.G./Ford | 3-42-0 | Potherat |
| B.M.W. 327/328 | 3-43-3 | Alaux |
| Amilcar CGS | 3-44-8 | BenoitLatour |
| Amilcar CGS | 3-46-6 | Clément |
| M. G. PB | 3-49-8 | Boursier |
| B.N.C./Ruby | 3-50-6 | Prieur |
| G. Irat | 3-51-0 | Baclé |
| Amilcar | 3-53-6 | Herpin |
| Fiat 508 | 3-54-0 | Bodin |
| B.N.C./Ruby | 3-57-0 | Kaeffer |
| Dixi-BMW | 4-05-8 | Dubois |
| Delage D-8 Spéciale | 4-06-3 | Rouhaud |
| B.S.A. Beeza | 4-10-8 | Le Moal |
| Chevalier | 4-17-8 | Leroux-Girard |
| Sandford | 4-56-5 | Drault |
| Bedelia (1910) | 5-21-1 | Ménager |

# The Donington Collection

Près de Derby, le circuit de Donington, construit en 1932 dans le parc d'une grande propriété sauvée ainsi du lotissement, connut avant-guerre, dès 1933, les plus fameuses voitures de Grand Prix et les plus fameux pilotes : Nuvolari, Seaman, Caracciola, Shuttleworth, Rosemeyer au volant des Alfa, Mercédès, Auto-Union, E.R.A., etc...

Le circuit vient d'être racheté par "Tom" Wheatcroft, promoteur et entrepreneur passionné de courses automobiles et de voitures de Grand Prix. Outre ses projets de résurrection du circuit, il y a réuni la plus importante collection de monoplaces de formule qu'on peut voir au monde : 50 voitures estimées à 500.000 livres sterling. Toutes sont restaurées parfaitement et dans leur condition d'origine. Citons dans ce musée au hasard du catalogue : 6 Lotus et 6 BRM, une Maserati, 8 CM et une 250 F, une Bugatti 51, une Gordini, etc...




Complément au calendrier 1973 que nous avons publié dans notre nº 30.

**10 Juin - Rallye des Vieilles Pétoires :**
L'Amicale Motocycliste de la Vienne (86-Poitiers) organise à l'Isle-Jourdain un rassemblement ouvert aux motos, side-cars et cyclocars antérieurs à 1940.

**16 et 17 Juin - Rallye Touristique du Club Montrichardais des Veterans et Vintages Automobiles :**
Le C.M.V.V.A., 6 place du Commerce, 41400-Montrichard, organise une randonnée dans la région de Blois.

**22, 23 et 24 Juin - 1er Rallye de Champagne :**
Le Veteran Car Club Belgium organise le 1er Rallye de Champagne réservé aux véhicules construits avant 1931 et aux "Classics" construits avant 1941 et répertoriés par la F.I.V.A. ainsi qu'à toutes les voitures de construction belge construites avant 1941.
Grandes lignes de l'itinéraire :

**22.6.73** Bruxelles (Grand'Place) - Waterloo - Nivelles - Philippeville - Couvin - Rocroi - Charleville - Mézières - Rethel - Reims.
**23.6.73** Reims - Gueux - Mont Chenot - Verzy - Epernay - Mont Chenot - Reims.
**24.6.73** Reims - Vervins - Avesnes - Maubeuge - Mons - Tubize - Braine-le-Château - Alsemberg - Bruxelles (Grand'Place).
Catégories : Groupes I, II, III, IV, V.

Il est rare de voir un club étranger organiser un rallye dont le parcours emprunte presque entièrement des routes françaises, seul le premier Paris/Nice 1970 l'avait institué, mais malheureusement cela n'a jamais été suivi par d'autres organisateurs français.
Nous ne pouvons que saluer avec enthousiasme cette initiative et nous espérons que de nombreux amateurs français profiteront de cette occasion pour faire mieux connaissance avec leurs amis Belges.

**20, 21 et 22 Juillet - Rallye Torpédo d'Aurillac :**
Ce rallye qui se déroulera en Auvergne comportera, en plus des épreuves promenades, une course de côte à Super-Lioran.
Pour tous renseignements : M. René Ville, 144 quartier Canteloube, 15.000-Aurillac, tél. : (71) 48.19.37. (les concurrents au départ de Lyon pourront directement adresser leur bulletin aux A.A.A., 7 rue Grôlée, 69.002-Lyon).

# PETITES ANNONCES

## recherches

Cher. boîte vitesses automatique pour berline **MERCEDES** type 300D, 1960. C.R.B. Logemat, 55 Bd. F. Faure, 93300-Aubervilliers, tél.833.88.10, télex Logemat 67174 F.

Cher. pour **ZEBRE** mono tout élément mécanique, châssis, carrosserie, roues, etc. ou véhicule incomplet. Huline, BP 181, 42303-Roanne, tél.71.94.08.

Cher. fiche technique notice entretien moto **MAGNAT-DEBON** 500 culbuté, 1952. J. Vivès, 39 r. François 1er, 75008-Paris.

Cher. arbre roue AR gh **HOTCHKISS**, 1952, 1350 série 3186. E. Hagen, av. Lesavre, 13600-La Ciotat.

Cher. **MASERATI** Grand Prix 1926-36, offre très bon prix – **STUTZ** (USA) ex-Le Mans, compétition. Ach. toutes pièces, documentations concernant ces deux voitures. Birch, 63 Lime Grove, Eastcote, Middx. (England).

Ach. cher insignes boutonnières marques automobiles et camions. De Blicquy, 35 Bd. Carnot, 06400-Cannes.

Cher. coupé **B14** à restaurer mais roulante. Baudet, 83-Mons.

Ach. très cher jouets autom. 1900-1950 en part. 1/43ème, **DINKY-TOYS** - **MARKLIN** - Plâtres et farines - Voit. plomb - parf. ét. unique. Réponse assur. Rouffinet, 13 r. E. Degas, 93600-Aulnay.

N. 622 - Ach. toutes **MOTOS** avant 1914 jusqu'en 1950, faire offre détail. avec photo au journal.

Cher. carburateur **RENAULT**, 2 cyl., type AG, klaxon à manivelle, compteur, montre B12 torpédo. G. Lassale, 1 Berlin 51, Herbststr. 24.

Cher. moteur **CITROEN** C41X. P. Genet, 39 r. Régnier, 78370-Plaisir.

N. 623 - Ch. **MERCEDES** 300S, coupé ou cabriolet.

Ach. **HOTCHKISS** Paris/Nice et 686. M. Lepelletier, BP 309, 72007-Le Mans Cedex.

Cher. **DELAGE** ou **BALLOT** Circa 1918-1928 – Renseignements et machine (au moins 10 litres) pour **ARIES** de 1908 – Grandes voitures d'avant la première guerre mondiale (ét. indif.). John Foy, 11 Winchester Road, Northwood, Middlesex (Angleterre).

Rech. **HISPANO SUIZA**, berline décapotable, modèle H6B, années 1919 à 1929. G. Bellanger, 68 av. Herbillon, 94-Saint-Mandé, tél.328.66.09.

Rech. toute documentation photo ou objet sur les carrossés ou carrosseries **BELVALLETTE** de 1804 à 1930 et sur la marque **HUGO MAYER**. Belvallette, 3 av. du Parc St-James, 92-Neuilly.

Recherchons en vue de création d'un important musée de l'automobile à but non lucratif, région Est de la France :
- Voitures de type, prototype - par leur carrosserie - par leur mécanique, toutes époques, mêmes contemporaines.
- Voitures ayant marqué leur époque, soit à la suite d'un fait historique, (exemple Taxi de la Marne), soit ayant appartenu à une célébrité du moment.
- Voitures d'avant 1939 ayant eu un rôle utilitaire (ambulance, pompier, bétaillère, armée, boulangerie, etc.).
- Voitures de compétition d'avant 1949.
- Voitures de collection (préférence "Vintage").

Les voitures seront entreposées sous contrat ; entretien, gardiennage, et, éventuellement, restauration, assurés.
Pour tous renseignements écrire : Yves Levasseur, 12 r. de Chartres, 91400-Orsay.

Cher. carros. cabr. **TALBOT** K75 ou contact avec collect. en possédant une pr. renseign., ch. notice entr. B. Vencliesse, 5 r. de l'Eglise, 59820-Gravelines.

Ach. cher numéros, excellent état, **ILLUSTRATION** Salon années 1921, 1922, 1925, 1954 – **L'AUTOMOBILE** nos 7, 15, 43 – **MOTEURS** no 42 – **SPORT AUTO** no 42. M. Bonzel, 17 rue Gervais, 92130-Issy.

## ventes

Vends pièces détachées diverses pour : **BUGATTI, TALBOT 4,5L., LANCIA Aurélia, CITROEN, RENAULT, etc.** Nombreux joints de culasse pour divers types. P. Sac, 5"Les Lierres", 238 av. de St-Julien, 13-Marseille 12ème, tél.(91)93.57.99.

Vends **BMW 600, AUTO UNION** coupé 1000SP au prix de 3.500 F chacune. A. Bourdel, 19 r. St-Rome, 31-Toulouse.

Vends caisse **TAXI DE LA MARNE** (Cie de Montrouge) av. lanternes. Pour of. et R.D.V. écrire P. Terrolle, 63920-Pont-de-Dore.

Particulier vends **MERCEDES** 190SL décapotable de 1956, train avant refait, chaîne stéréo, nombreux accessoires. M. Jean, tél.287.76.61 ou 287.08.42.

Vends traction **CITROEN** 15CV, très bon état. M. Henry, tél.844.63.10 à partir de 19h.

Vends **MG** rouge cuir beige, restaurée entièr. à neuf, état except. Tél. Bruxelles 57.87.63.

Vends lot de phares NEUFS O 22 cm, fab. franç. **OTOLYNX** - glace plate striée - veilleuse incorp. pr. véhic. 1920-40 embal. d'orig. 35 F pièce, la paire 60 F. Paiement à la commande exp. port dû. Humery "Les Campanules 16" 29 r. des Boulets, 75011-Paris.

Vends **VINTAGES : BENJAMIN**, 1926, spider sport moteur Chapuis-Dornier (25.000 km d'origine) – **BIGNAN** 2L. en châssis, 1926 – **FIAT** 509, 1926, cabriolet – **HOTCHKISS**, 1930, C.I. type AM73 (très rare) très peu de km d'origine – **ROLAND PILAIN** type D26, C.I. Weiman, 1926. P. Sac, 5"Les Lierres", 238 av. de St-Julien, 13-Marseille 12ème, tél.(91)93.57.99.

Vends **CLASSIQUES : LANCIA** Astura, 8 cyl. en V dans le même bloc, cabriolet 4 places, 1939 – **ROLLS-ROYCE**, 1937, C.I. séparation chauffeur, 25CV (restaurée) – **LANCIA** B20 Aurélia, 1956, conduite à droite, levier au plancher – **BUICK**, 1956, C.I., 30CV, pour remorquages, bonne mécanique – **CADILLAC**, 1955, C.I. état except. (80.000 km d'origine), siège cuir, climatisation – **VERSAILLES**, 1955, 1ère main (80.000 km d'origine). P. Sac, 5"Les Lierres", 238 av. de St-Julien, 13-Marseille 12ème, tél.(91)93.57.99.

Vends **COOPER** F1, "course", 1959/60, ex. Castelloti, 1.500 cm3, restaurée. P. Sac, 5"Les Lierres", 238 av. de St-Julien, 13-Marseille 12ème, tél.(91)93.57.99.

Vends **ALFA ROMEO** 2000 Spider, 1959, excellent état général sauf moteur à revoir (culasse). Faire of. : Ecarot, 56 r. Boulainvilliers, 7016-Paris, tél.647.72.29.

Vends **DELAHAYE** décapotable, 1935, type 134, 4 places, bon état exceptionnel. M. Chrétien, 91 r. Boileau, 75016-Paris, tél.527.73.25.

Vends cabriolet **TRACTION** état de marche, sellerie et capote neuves, 3.000 F. M. Hounau, 32 r. des Archives, 75004-Paris, tél.577.67.74.

Vends **PILAIN**, 1910, **DE DION BOUTON**, 1913. Giorgi, "l'Abri", Rte de Bédoin, 84200-Carpentras, tél.63.27.43.

Vends **VETERANS : FORD T**, 1922, commerciale d'origine fabrication de Bordeaux – **MORGAN**, 1918, restaur. – **PEUGEOT** quadrilette, 1919 – **CITROEN** A, sept. 1919. P. Sac, 5"Les Lierres", 238 av. de St-Julien, 13-Marseille 12ème, tél.(91)93.57.99.

Vends **CITROEN** 11CV, légère, 1949, bon état d'origine, 1.500 F. Possibilité d'échange. Guilleminot, 6 r. Fillassier, 92140-Clamart.

Vends **CITROEN** 11CV, 1952, berline légère, état de marche, au plus offrant. Boussac, tél.16.23.52.11.09.

N. 618 - Vends **LANCIA** modèle grand tourisme B20 coupé, 1956, 2ème main, en excellent état, essai sur rendez-vous.

N. 619 - Vends **CITROEN** 15-six modèle 1951, faible kilométrage état exceptionnel, essai sur rendez-vous.

N. 620 - Vends **LANCIA** modèle Appia 3ème série, convertible Vignale, 1963, 2ème main, bon état, essai sur rendez-vous.

Vends **TALBOT** DS, 1926, restaurée (Paris/Nice 1970). J.J. Léon, Résidence St-Jean, av. Gal Koenig, 06400-Cannes.

Vends **CITROEN** B14, C.I. carrée, 1927, mécanique et pneus état neuf, peinture et intérieur à refaire, 2.500 F. R. Barthe, 32420-Simorre.

Vends **RENAULT** NN 1925, genre VP en ét. mar. siège cuir à l'av. 35.000 F. Coulondre "Les Pins", Villetard, 45330-Malesherbes, tél.(38)03.83.06.

Vends **RENAULT** NN, 1924, torpédo parfait état plus 2ème démontée, 6.000 F. Guilleminot, 6 r. Fillassier, 92140-Clamart.

Vends **CITROEN** C4G, familiale, 1932, parfait état, 3.000 F. Guilleminot, 6 r. Fillassier, 92140-Clamart.

Vends **FORD** A, coach, 1928, 19CV, bon état origine, 2.900 F. Guilleminot, 6 r. Fillassier, 92140-Clamart.

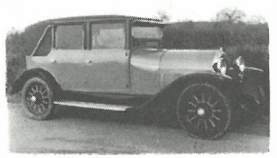
Vends prototype **DELECHAUX**, 1947, mot. 4 cyl. refroidi par air avec boîte de vites. sous mot., disposé à l'av. en travers, traction AV 4 roues indép. (sans carrosserie). P. Sac, 5"Les Lierres", 238 av. de St-Julien, 13-Marseille 12ème, tél.(91)93.57.99.

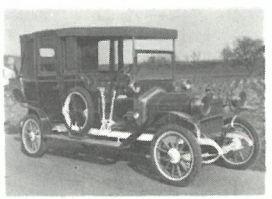
Vends Coupé **TALBOT** Lago Record, 1948, 28.000 F. ou 15CV **CITROEN** 6.000 F. Toutes deux parfait état d'origine. Baudet, 83-Mons.

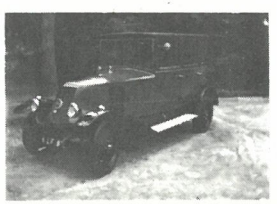


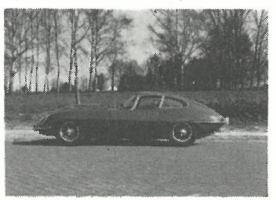










Vends **DAIMLER** cabriolet SP 250, 1961, T.B.E. E. Lenoir, BP 268, 08104-Charleville.

Vends **FIAT** C.I., 2 port. 1932, Balilla, parf. ét. marche, peint. neuv. 3.000 F.R. Barthe, 32420-Simorre.

Vends **PEUGEOT** quadrilette, 1920, état parfait. Giorgi, "l'Abri", Route de Bedoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **CITROEN** C4, 5CV et B14, bas prix. Giorgi, "l'Abri", Route de Bedoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **DE DION BOUTON**, 1913 et 1899, superbes. Giorgi, "l'Abri", Route de Bedoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **PEUGEOT** quadrilette et **PEUGEOT** 5CV, conduite Weyman, toutes les deux dans un état neuf. Giorgi, "l'Abri", Route de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **TALBOT** 6 cyl. L67, 1932, carr. à remonter, 2.200 F. E. Lenoir, BP 268, 08104-Charleville.

N. 621 - Vends **LA LICORNE** licence Laffly véhicule léger de recon. 4 roues motrices, mot. 2300 Hotchkiss, ref. à neuf (mécanique, électricité, garniture).

N. 624 - Vends **DELAGE** type D1, 12CV, excellent état, 7.800 F.

Vends très belle **ALFA ROMEO** Tubolare Zagato. Bernard, 16 rue Jouveau-Dubreuil, 29200-Brest.

Vends moteur **ZEBRE** avant 1914 ét. marche. Tél.65.02.57 (89) Sens.

N. 616 - Vends **CITROEN** C4 coupé, 1930, 1ère main, parfait état mécanique et carrosserie, 7 pneus neufs.

N. 617 - Vends pour Musée ou grand collectionneur, splendide Landaulet **ALCYON**, 1908, parfait état.

Echanger. 11 légère, 1939 (roues à palettes, capot à volets) intérieur, moteur refaits, contre voiture de même type plus récente en excel. état. P. Ledan, 54bis r. de Riaval, 35000-Rennes, tél.50.51.60.

Echange type E, 3,8 L., 1964, contre beau vintage si possible décapotable. Offre détail. à : Ch. de Nayer, av. des Lilas 15, 1410-Waterloo (Belgique).

# LE MANS 1934

Le Mans was spreading its wings. Regular racegoers noted with pleasure that the A.C.O. had not been wasting time since last year. Another storey had been built onto the pits, so as to give accommodation for the Commissaires and above all for the non-competitors such as the trade periodicals, oil and accessory firms and similar businesses with racing connections. They even went so far as to lay out a nine hole golf course ! A boon in the shape of free installation of individual gravity refuelling systems for each pit was provided by a generous fuel company.

Forty five cars successfully ran the gauntley of the scrutineers. Prince Nicolas of Rumania withdrew his Duesenberg during practice, so forty four came to the line – the largest entry since 1925.

The largest car was a 4.9 litre Bugatti. This recalls the Patron's bon mot : "Bentley ? Of course, he makes the world's fastest lorries". But funnily enough, looking like an elephant in a herd of gazelles as it stood surrounded by svelte Alfas and tiny 1500's and 1100's, was the very much Bentley Vanden Plas style great brute of a 4.9 Bugatti. Next came the old 3.5 litre Lorraine and a 3 litre Bugatti. Alfa Romeos, with a quartet of 2.3's, were counting on a fourth victory. Two 2.3 Bugattis and two 2 litre Derbys made up the remainder of the over 1500 cc class. Ten cars were in this latter category, comprising five Aston Martins, two Singers, two Rileys and a Bugatti. The 1100 cc class was the most popular, with four each of Riley, Amilcar, M.G. and Singer, two Tractas and solitary Lagonda, Salmson, B.N.C. and Rally entries ; and finally a lone Austin reigning supreme in the 750 cc class. So even if the Alfas did run away with the race there would be plenty of dog fights amongst the small fry.

The weather was torrid, the heat stifling and almost unbearable.

At the start the Alfas, as usual, went away like the wind, the ebullient Sommer racing into the lead on the first lap. Bertelli, trying a little too hard to keep in the running, spun off at the Esses as a result.

Sommer had just commenced his fourth lap when his car caught fire in the middle of the Arnage bend and he was forced to abandon the race. The battle was now between Etancelin/Chinetti and Howe/Rose Richards. The Bugatti, although it weighed nearly two tons, was going well and keeping up with the leaders. Chinetti moved up to first place briefly when Rose Richards pulled in to change drivers and then had in turn to stop with a leaking tank. Chewing gum was used to plug the leak, but some minutes went by as this useful commodity was prepared for its job – and incidentally demonstrates to our younger readers that 1944 was not the first year of its importation !

Five more cars joined Sommers in the dead car park, an Amilcar, a Bugatti, a Derby, an M.G. and the Rally. Veyron in his Bugatti held steadily onto third position, and the Italians started getting worried when the Davies/Clifford Alfa retired.

Fourth and fifth positions were held by cars of under 1500 cc, an M.G. and an Aston Martin respectively. The Rileys were lapping very steadily, without any fireworks and completely under control.

This canny policy aroused much interest amongst the seasoned spectators, for they were running well within their limits, and any untoward mishap to the leaders would give them their chance. Meanwhile the second Derby, another Aston and the lone Singer retired.

The first half of the night passed quietly enough apart from the normal pit stop for refuelling. Only the Howe/Rose Richards Alfa was in trouble with its lights, the drivers working non stop on it. They set off more than an hour later, well back in eleventh place.

To everyone's surprise the Veyron/Labric Bugatti still held onto second place, although it was four laps behind the leading Alfa of Chinetti/Etancelin. Then suddenly it went missing. The Alfa swept by then the Ford/Barnes M.G., then the Fotheringham/Appleton Aston and the Brunet/Zehender Alfa. Next time round only the Alfa appeared. Anxiety grew as the time passed, when the Aston roared out of the darkness and stopped briefly at its pit. The news filtered through : the Bugatti had broken down at Les Hunaudieres. On the other side of the circuit Brunet was upside down in a ditch as a result of avoiding the Ford/Baumer M.G. which in turn had tried not to hit an out of control Tracta. A couple of laps later the Howe Alfa retired with clutch trouble.

Etancelin/Chinetti confidently slowed down, the race in their pocket, certain of being unchallenged. But behind them eight British cars were in the running for second place and the Rileys went into action. By noon the order was as follows : – Alfa, Aston, four Rileys, and M.G. and another Aston.

Suddenly, in the early afternoon, one after the other, the Lorraine and the two Astons all retired. Sebilleau/Delrache held second place thirteen laps behind the Chinetti/Etancelin car. The Alfa was'nt hanging about, for despite its healthy lead the petrol tank was still leaking, and if they ran out before covering the minimum distance between refuelling stop, disqualification was certain.

The race was a triumph for the British motor industry. The seven places after the leading Alfa were held by five Rileys, an M.G. and a Singer. Sixteen of the twenty three finishes were British.

●●■●●

# 1935

The drivers waited under the downpour, wrapped in waterproofs, ear plugs in place, and behind them a sea of umbrellas sheltered the crowd as they waited for the most exciting moment of the race.

The entry this year of fifty cars for the XIII Grand Prix d'Endurance was a record one. Prince Nicolas of Rumania had once more entered the biggest car, his Duesenberg. The only other cars over four litres were a 4.9 Bugatti and two 41/2 litre Lagondas. Then came the old 3.4 Lorraine, a 3.3 Bugatti and a newcomer, a 3.2 litre Delahaye. The only three litre car was a French Talbot. Four Alfas and two Bugatti's were all of 2.3 litres. Naturally the Alfas, with three drivers in their tea who had all won before at Le Mans, were odds on favorites. The two litre class comprised a Derby, a Bugatti and a solitary 1750 Alfa Romeo. In contrast the 1500 cc class was huge, there being no fewer than seventeen entries : – two Frazer Nashes, six Rileys, seven Aston Martins, plus a Singer and a Bugatti. Three M.G's and a Amilcar contested the 1100 cc class, whilst up to 1000 cc there were two Fiats, seven Singers, a B.N.C. and four M.G's. These last were a factory entry, and to the delight of the popular press the female drivers were nicknamed "Eyston's Dancing Daughters", since he was team manager. Four 750 cc Austin's brought up the rear. Thus Great Britain fielded thirty eight cars for the race, France twelve, Italy seven and the U.S.A. one.

True to form, Sommer went straight into the lead followed by Veyron, Hindmarsh, Howe and Stoffel. Lewis came into the pits on lap six to have his distributor repaired and was soon off again. After an hours racing, Chinetti led Sommer by four seconds, but then had to refuel, first place then going to Sommer, whilst Hindmarsh in the Lagonda crept into second place.

Compared to the sleek Alfas the big red Lagonda seemed huge and clumsy, and its drivers' skill in matching the Alfas aroused great admiration in the crowd. The teeming rain provoked some interesting spins

and pirouettes, but certainly did'nt dampen the drivers' ardour in the least. Elwes ran out of road, and lost the tail off his Aston, whilst McClure parked his Riley in a sandbank at Arnage. Some of the crowd helped him dig it out and thus disqualified him.

Once again Sommer's co-pilot went sick and he faced the prospect of driving solo for the rest of the race ! As night fell and the rain continued visibility became very poor.

The first retirement was the Connel/Lloyd Singer, soon followed by the Chaude/Fourny 2.3 Bugatti. The unlucky Prince Nicolas of Rumania was once more let down by his Duesenberg, which retired. The sole hope of the French was Veyron in the Bugatti, who drove steadily on through the night. To the dismay of the Alfa camp Sommer retired at about one o'clock in th morning, and the Bugatti, having just changed over drivers for the third time, went into the lead on the same lap as the Lagonda.

But at the end of another hours racing he slowed down, and dropped to third place behind the Lagonda and the Dreyfus Alfa, ahead of Howes Alfa, the second Lagonda and Chinetti.

As dawn approached, after various retirements during the night, a furious struggle broke out between Hindmarsh, Lewis, Dreyfus and Veyron, with firts place changing hands several times on the same lap.

By eight o'colck in the morning Veyron was leading in fine style when his rear axle failed and he was out. Then it was Chinetti/Gastaud's turn to retire, followed soon after by Howe/Lewis's Alfa when it broke a piston. The Alfa threat was collapsing. Only Dreyfus/Stoffel were now capable of bringing home the bacon, though this was by no means certain since the Lagondas were close on their heels. By mid day the race was won. Hindmarsh/Fontes took the lead and pulled away from the Dreyfus/Stoffel Alfa. But nº 2. Lagonda was in trouble, limping round with only to gear left in its gearbox, while Fontes, during the last hour of the race, kept calling at the pits with falling oil pressure. When Dreyfus, with plenty of speed in hand, passed Fontes at the pits, he was told he led, whereas he was merely on the same lap. Fontes restarted, still in the lead, and never to lose it.

The Alfa team having let victory slip through their fingers had to watch the Lagonda go on to win. With twenty two British finishes out of twenty eight "God Save the King" really rang tone this year !



# 1937

After a two year interval the forty eight starters in this year's race were watched by a record crowd, whose size was mainly accounted for by the fact that French patriotism was being aroused.

This year they stood a chance of winning at last on their home ground – a record entry of twenty two French cars. In fact for the first time for a long while they even outnumbered the British.

The largest car was last year's winning Lagonda, but ahead of it in the line up by virtue of their superchargers were two 3.3 litre type 57S Bugattis. Next was a blown 2.9 Alfa, and then two 4 litre French Talbots. Then a strong contingent of seven 3.5 Delahayes, only too ready to steal the show from the Bugatti's, since everyone, and they in particular, remembered that last year the Bugs won the G.P. of the A.C.F. from them by a mere 51 seconds.

Two more privately entered Bugatti's of 3.2 and 3 litres followed and a Delage coupe showed the flag for its maker. Another familiar make reappered with three two litre Peugeots modified and privately entered by Emil Darl'mat. In the same two litre category were two litre Frazer Nash-B.M.W's, another B.M.W. and two Aston Martins. Mixed feelings were aroused in many breasts by the looks of the two 1 700 and 1 500 Adlers, either you liked them or loathed them ! These three German cars, beautifully streamlined, seemed twenty five years ahead in conception compared to the rest of the open wheeled entries. The 1 500 cc class was made up of two Rileys, an HRG and an Aston Martin. The crowd were going to miss their usual spectacle of masses of French 1 100 cc cars since not a single one had been entered. Some small consolation was a solitary 1 100 cc Ford. But things were different in the one litre class. A slippery bodied Adler challenged four Singers and an M.G. and an unknown young man with the name of Amedee Gordini had entered three Simca Fiats. Three Austins had the 750 cc category to themselves and finally a pair of Simca Cinq, dwarfs in the valley of the giants, were hoping to finish.

Sommer, ebullient as ever, led the race away under dark and stormy skies, uncomfortably aware that this year he had a pair of type 57S Bugattis to contend with. The spate of French sports car entries was due to the fact that the French, fed up with the dominance of the Germans in Grand Prix Racing, had made the 1936 French Grand Prix a sports car race ; and Wimille had won it in the same car he was now driving at Le Mans. If the one sidedness of this very partisan policy could fairly be criticised, it at least did what it was meant to do – give a shot in the army to the French car industry !

Sommer, followed by Brunet's Delahaye and Las Casas Talbot led for the first four laps, until Wimille started climbing through the field to take the lead in his Bugatti on lap five. Then the first accident took place. The tempo at the end of the first hours racing was as fast as ever with a line of cars approaching the series of bends before the pit straight. Kippeurt, driver of Bugatti No. 20 lost control, skidded and slid sideways. Roth, immediately behind, took avoiding action but left the road. Pat Fairfield hit the Bugatti with his Frazer Nash B.M.W. and in turn was run into by Tremoulets Delahaye. Las Casas Talbot and Forestiers Riley smashed into the Delahaye which straddled the track. Kippeurt's dead dody and the fatally injured Fairfield were extricated from the pile of debris. A lap later Sommer limped into his pit and retired the Alfa. The effort to keep in the running at the speed the race was going was extracting a high toll in drivers and cars. By nightfall a third of the entry was eliminated. The remainder had life made even more difficult for them when a torrential rain storm burst overhead, flooding the track. Wimille in the Bugatti still held the lead.

The night was uneventful, nothing of much note occurring, and day broke upon survivors still steadily lapping. In the early hours of daylight the Veyron/Labric 3.3 Bugatti had to retire with a split fuel tank as he could'nt cover the necessary distance to the next refuelling stop.

Dreyfus, Brunet and Paul and Delahayes and both the Bugattis had all taken it in turn to break the lap record until mid day Sunday, when Wimille finally raised it to 155.179 k.p.h.

Under the blazing sun seventeen survivors managed to finish. To stupendous applause Jean-Pierre Wimille and Robert Benoist won the 1937 24 hours of Le Mans with a lead of over 100 kms ahead of the second man home, and for the first time since 1926 the crowd heard after the results were announced, La Marseillaise being played.

As well as the Bugattii' the Delahayes put up an excellant performance and surprisingly the baby Simca Cinq came twelfth overall and sixth on Index of Performance.

# 1938

Robert Benoist, winner, with J.P. Wimille, of the

1937 race, was loudly cheered by an immense crowd as he closed the circuit on that hot afternoon of June 18th at quarter to four. The harsh metallic tones of the loud speakers cleared the track of non-competitors, and at 1 minute to four, in a deadly silence, 42 drivers, of whom 28 were French, lined up opposite 42 cars, ready for "the greatest sports car race in the world". Everything pointed to another outright win for France, a pair of Delahayes using the same V12 engine that won the Million franc prize at Monthlery ; 3 4 litre Talbots whose hemispherically headed engines delivered 200 HP at 4800 rpm on petrol, and a lengthened stroke 41/2 litre car ; and five well prepared "Competition" model Delahayes which developed 190 HP and which could well win if they lasted the race. The opposition was reduced to a pair of Alfa-Romeos, an old 2.6 derived from the four times victorious 2.3 model and a formidable twin supercharger 2.9 which had just won the Mille Miglia at a near 100 mph average. This was driven by Raymond Sommer. Then came a 3 litre Delage which easily matched the Delahayes on top speed and a 2.5 litre Amilcar driven by Fernande Roux and Germaine Rouault. The three 70 b.h.p. "402 Special" engined Darl'Mat Peugeots were superbly prepared with an eye on the index of performance award and were to demonstrate their endurance and also that of the Cotal gearboxes they used. The Pourtout made bodies of the team were all finished in delightful duo tone colours using the standard shades of blue.

The British hopes were wrapped up in the two litre Aston Martin which had wone the Biennale Cup the year before. Then came the already familiar streamlined pair of Adler saloons, two Rileys and an H.R.G. of antique outlines, but robust performances. Of the 8 Simcas five were the new Simca 8 which proved their mettle on each showing ; Gordini knew how to get the best out of them, and had just won the Bold'Or. Camerano had entered a very well prepared but standard four door saloon, whilst Vernet's car had bodywork weighing but 80 pounds. Rather hopelessly, but in a sporting spirit, were the two Singers and the two M.G.s. Mass production cars were finally seen in the shape of a pair of Gordini prepared Simca 5s (Fiat 500s) which were to centure down the Hunaudieres straight in the swirling wake of the heavy metal !

At four o'clock the pack was unleashed, and the twenty four hour battle commenced ; the twelve cylinder Delahayes were first away, but soon the Talbots were on their tails ; except for Lord de Clifford's car which lost five minutes, and only moved off in solitary state by the time Dreyfus and Comotti had reached the White House, with Sommer feverishly making up for lost time after his slow start. In one lap he had managed to leave the by no means sluggard Talbots and Delahayes by virtue of the considerable performance of the supercharged Alfa. The crowd had sized up the position, and cheered madly when the first lap was run at Grand Prix speeds. But who was going to blow up ? . Sommer led, then three laps later Dreyfus took the lead only to lose it after a further lap. Comotti tried to hold on to third place with the second Delahaye but had to call into the pits ; had he over extended his car ? Divo took over to try it, did a lap and then came in again. The V12 was never to complete its eighth lap, for a selector ball had fallen into the gearbox with easily imagined results. The Atalanta retired on its fourth lap with a broken rear axle. The sixth lap brought a bitter blow to the Darl'Mat team ; The Serre-Porthault car retired with gearbox failure. Meanwhile, picking up places as his engine warmed up, Etancelin passed Dreyfus on lap 7 and started after Sommer. Ten seconds covered the four leading cars of Sommer, Etancelin, Dreyfus and Carriere, (4 litre Talbot), all lapping at over 90. On the Hunaudieres straight the cars were touching 135 mph ! Then on lap 23 the Dreyfus-Chiron Delahaye, N° : 1, pulled into the pits, overheating from lack of water and missing badly. Dreyfus tried to complete the 24th lap so he could then fill up with water. But by Tertre Rouge it was already too late, the valves, rings, pistons and gaskets had all succumbed and the splendid twelve cylinder engine was ruined.

The Ecurie Bleue was defeated ! Sommer sped on in his rapid and tenacious Alfa, but still the Talbots remained. He broke the lap record in 5 minutes 13.8 seconds, a 96 mph average, with Etancelin pressing him. Carriere and Clifford were hanging on behind, and the Competition 135s were soberly staying in the background. Etancelin was the first to refuel. Sommer continued for another 45 minutes before handing over to Biondetti. Then came Darl'Mat's second blow : Pujol-Rigal retired with either a blown head gasket or a cracked head. A Riley, an MG and a Simca also crept quietly into retirement. Nightfall saw some of the prima-donnas fall by the wayside ; the Mazaud-Mongin Delahaye caught fire, the 2.6 Alfa and the 3 litre Delage blew their head gaskets, whilst Etancelin over-revved his Talbot and dropped a valve ; and Vernet's Simca broke an oil pipe. Sommer and Biondetti were now four laps ahead of the Carriere-Lebegue Talbot whose clutch, or Wilson gearbox, was slipping hopelessly. It soon retired, followed by the Georges Monneret-Roger Loyer Delahaye ; these two motorcycle champions had driven exceedingly well only to be put out by a lighting failure. Shortly after the Amilcar ran a big end whilst in tenth place. The two Talbots of Trevoux-Levegh and Mathieson-Clifford were being steadily driven five and eight laps behind Sommer respectively. But as dawn broke they disappeared from the scene ; Trevoux had a gasket go and Mathieson's car caught fire, although he managed to clear the wWhite House corner and get it off the road before "abandoning ship" by leaping clear. Sommer-Biondetti were now nine laps ahead of the two Delahaye of Chaboud-Tremoulet and Serraud-Giraud-Cabantous. The French crowd was well pleased, the third Darl'Mat led the two litre class and the Gordini-Scaron Simca the 1100s, whilst the two Simca 5s whizzed round like sewing machines. Drama reared its head when Scaron put the Simca into a sand bank, underlined when the 2.9 Alfa failed to show up ; at Arnage Biondetti tried vainly to get it going. After a brief discussion with Sommer the car was retired, the cause being given as a dropped valve, although after the race was over it drove back to the paddock under its own power. It was leading the Chaboud-Tremoulet Delahaye by twelve laps when this happened. In contrast to the furious start the finish was peaceful, although the two Delahayes were still lapping at over eighty. Too many of the drivers had forgotten that Le Mans is an endurance race, so out of 42 starters only 15 survived.

Just as the Bentleys used to, so did the two Delahayes of Chaboud-Tremoulet and Serraud-Giraud-Cabantous cross the finishing line together. The annual Index of Performance was won by the Piantivaux-Aime Simca 5 which covered 1275 miles at an average of 53 m.p.h. The Charles de Cortanze-Contet Darl'Mat won the two litre class and set a new record. The British had some slight consolation in that the Jacques and Pierre Savoye Singer won the 1100 class. Whilst the Lohr-Von Guilleaume Adler took the 1500 honours, and also the X111th Rudge-Whitworth Biennial Cup (1937/8). But interest was switching from this award, which was originally the whole object of the Grand Prix d'Endurance, to the onright winner on distance and to the newly introduced Annual Index of Performance which compared performances to the benefit of the smaller capacity cars, in which the general public had an increasing interest.

# 1939

The two dark horses essential to students of form had still to appear with the last fifteen minutes to go

before the scrutineering and weighing in was closed to entrants for this XVIth Grand Prix d'Endurance ; the lone type 57 Bugatti entered by the Patron and Sommer's new Alfa. Would they get there in time ? At 3.45 a splendid bright red coupe was pushed into the Cloth Hall and declared as a six cylinder 2.5 litre. Following it came the ponderous looking "tank" Bugatti, although in fact its body weighed but little over a hundred-weight. This magnificent supercharged straight eight was to be driven by Wimille and Veyron. Bugatti had wisely mingled experience and fire in his two talanted drivers, for they were up against a worthy opposition. Three 4.5 litre Talbots, three 4.0 litre ones and eight Delahayes were redoutable opponents, but above all, in a surprising come back, were a pair of Lagondas designed by W.O. Bentley who doubtless wished to repeat his former successes. With independent torsion bar front suspension, and a V12 cylinder engine giving off 240 H.p. at 5500 r.p.m. they were capable of nearly 145 m.p.h. ! Just as the Bentleys did ten years earlier they lodged at the Hotel Moderne. Superstition or a keen wish for comfort ? Not to be lightly dismissed were the two Delahayes in the capable hands of Gerard-Monneret and Hug-Loyer, well prepared, light, and very fast and fitted with Cotal gearboxes. There were thus about twenty quite evenly matched cars. There was a good chance of the 1938 dogfight repeating itself.

The two litre class was made up by three BMWs and an Aston Martin, the 1500 cc comprising an Adler, and Aston, a Riley and an H.R.G. Six Simca 8s, of which one was a very well streamlined open two seater driven by Gordini and Scaron, and a Morgan, contested the 1100 class and the Index. Under one litre were two M.Gs, three Singers and two 570 cc Simca 5s.

When Charles Faroux raised the tricolour the usual deadly hush fell. Then on the signal the drivers leapt from their circles, and with a pattering of rubber soles, slamming of doors, crashing of starters, came the roar of exhausts as they blasted off. Dobson's Lagonda was first away, perhaps a significant portent, followed into the bend by Chinetti's Talbot and Wimille's Bugatti. A Delahaye and an M.G. crept away slowly at first and then took off at full speed. The crowd looked towards the White House corner, and as the public address had said, Chinetti's Talbot had passed Dobson on the Mulsanne straight. Some way behind came Mazaud (Delahaye) Wimille (Bugatti) Le Begue (Talbot) and Gerard (Delage). By lap 2 Gerard was in second place, whilst Dobson had dropped back to sixth. By the third lap this unblown three litre, thanks partly to the verve of its driver and also to its light weight and the lightning gear changes with the Cotal box, had taken the lead ! Mazaud set off in hot pursuit in his Delahaye and towards 6 o'clock regained the lead, in the meantime making what was to be the fastest pre-war lap in 5 mins. 12.1 seconds, an average of 97 m.p.h. in an unsupercharged 3.5 litre car. Whilst the Delage-Delahaye duel held everyone's attention, a Singer and the solitary Adler retired.

Although Sommer was prudently lapping the Alfa at under 90 m.p.h. he still had to stop to change plugs and lost an hour at his first refuelling stop in changing a head gasket. Prince Bira then took over, very ill at ease in the badly ventilated streamlined coupe. Charles Faroux, after black flagging an unobservant Tremoulet for several laps, finally managed to stop the Talbot after his pit crew had joined in the signalling. He then read him a lecture on the danger of his oil shedding which had resulted in two Simcas leaving the road and injuring their drivers, Madame Itier and Bréillet.

The three side duel, Delahaye-Talbot-Delage went on as night fell, places changing as refuelling stops progressed. In the long June twilight the pit lights went on at 9.30 and most of the cars also then lit their headlamps. A few flashes from pocket torches reminded the forgetful ones to do likewise. The Bugatti was fitted with a small faired in spotlight, low down on the right hand side, which clearly defined the edge of the track. Sommer pulled into the pits to drench his smoking rear brakes with water in an effort to cool them. The leaders were now the Chinetti-Mathieson Talbot, followed by the Mazaud-Mongin Delahaye, the Delage of Gerard-Monneret, and keeping station a lap behind, the Wimille-Veyron Bugatti. The pair of Lagondas were running effortlessly in eighth and twelth positions. Then, at two in the morning, the Mazaud-Mongin Delahaye caught fire as it entered the pit straight. The driver tried to reach the pits and their powerful fire fighting equipment, but it was too late to save the car as it came to rest opposite the Morgan pit. Fortunately the tank didn't explode and the driver was unharmed. Due to this accident half way through the race, the Bugatti, running strickly to pit instructions, took over third place. Then came another accident which could have had grave consequences. For some unknown reason the Andre Belle-Croix Delahaye left the Humaudieres straight at full speed, caught its hub cap on a tree, spun several times, shot between two other trees and ended up against the wall of a house. Belle-Croix was lucky to emerge alive, and although quite badly injured, was in good shape by the morning after. Dawn saw the retirement of the Mathieson's Talbot when he had skidded into the sand after mechanical trouble. He dug the car out, changed a wheel and set off, only to have it finally expire with engine trouble on the Mulsanne corner. The Bugatti broke a wheel and lost ten minutes. At eleven o'clock Bira retired the Alfa, whilst a Singer fell victim to petrol stoppage due to rust from the pit refuelling system and also gave up, after claning out the system and losing too much fuel to complete the necessary 24 laps. The Aston staggered round on three cylinders, suffering from valve trouble, while the Morgan and H.R.G. continued without incident. The Bugatti, at noon, started catching up at the rate of three seconds a lap on the Delage, which had previously seemed all set for victory. To make things worse the Delage then pulled into its pit with what appeared to be ignition trouble, changed the plugs and went off still misbehaving. The Bugatti caught up and then passed the stationary Delage, which had in fact a broken valve spring. Gerard decided to continue without even trying to change it, since he had no spare on the car, and he hoped the second spring would sustain long enough to secure second place. In fact he finished twenty six miles behind the Bugatti, which had run a very astute race ; it spent a total of only twenty seven minutes in the pits in twenty four hours racing. Meanwhile Gordini in his Simca 1100 had covered 1800 miles at an average of 80 m.p.h. with a total of twenty five minutes in the pits. He consequently won both the Biennial Cup and the Index of Performance, beating a 2 litre B.M.W. which came second. The two Lagondas won public acclaim by taking third and fourth places in their first competitive outing. "W.O." had done his work well, and his drivers looked forward to the next Le Mans race in June 1940.


**l'automobiliste for ENGLAND**

ALL SUBSCRIPTION CORRESPONDENCE SHOULD BE ADRESSED TO

**PETER BLAIR RICHLEY**

**1 ~Park Road**
**ASHFORD~KENT**

ONE YEAR SUBSCRIPTION RATE 4s

# *écussons de radiateur*

A la suite de nombreuses demandes de collectionneurs ou d'amateurs cherchant des écussons pour remplacer ceux abîmés ou souvent manquants sur leurs voitures, la "Boutique de l'Automobiliste" a pu retrouver l'outillage (poinçons) qui était utilisé pour fabriquer les écussons des principales marques françaises entre 1920 et 1940.
La "Boutique de l'Automobiliste" a fait réaliser une première série d'écussons de radiateurs dont vous trouverez les modèles reproduits en page 4 de couverture.

PRIX DES ECUSSONS :

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| nº 1 : PEUGEOT | 30,00 F | nº 13 : BALLOT | 30,00 F | nº 25 : CITROEN | 30,00 F | nº 37 : AMILCAR | 30,00 F |
| nº 2 : DELAHAYE | 30,00 F | nº 14 : HISPANO SUIZA | 35,00 F | nº 26 : CITROEN | 35,00 F | nº 38 : TALBOT | 30,00 F |
| nº 3 : DELAHAYE GFA | 30,00 F | nº 15 : CHENARD & WALCKER | 35,00 F | nº 27 : SIMCA | 30,00 F | nº 39 : DELAHAYE | 30,00 F |
| nº 4 : DELAHAYE | 30,00 F | nº 16 : CHENARD & WALCKER | 35,00 F | nº 28 : AMILCAR PEGASE | 25,00 F | nº 40 : DELAHAYE | 30,00 F |
| nº 5 : DELAHAYE SIX | 35,00 F | nº 17 : HOTCHKISS | 35,00 F | nº 29 : ROSENGART | 30,00 F | nº 41 : BUGATTI | 75,00 F |
| nº 6 : DELAHAYE SIX | 35,00 F | nº 18 : HOTCHKISS | 25,00 F | nº 30 : ROSENGART | 30,00 F | nº 42 : MOTEUR BALLOT | 30,00 F |
| nº 7 : DELAHAYE | 35,00 F | nº 19 : GEORGES IRAT | 30,00 F | nº 31 : LA LICORNE | 35,00 F | nº 43 : UNIC | 35,00 F |
| nº 8 : MATFORD | 30,00 F | nº 20 : MATHIS EMY 4 | 25,00 F | nº 32 : LANCIA | 35,00 F | nº 44 : SALMSON | 40,00 F |
| nº 9 : MATFORD | 25,00 F | nº 21 : MATHIS EMY 6 | 25,00 F | nº 33 : LANCIA (cercle orange) | 35,00 F | nº 45 : SIGMA | 40,00 F |
| nº 10 : DELAGE | 30,00 F | nº 22 : MATHIS EMY 8 | 25,00 F | nº 34 : BERLIET | 35,00 F | nº 46 : FORD | 30,00 F |
| nº 11 : DELAGE | 35,00 F | nº 23 : RENAULT | 30,00 F | nº 35 : TURCAT MERY | 35,00 F | nº 47 : DELAGE DL | 40,00 F |
| nº 12 : FORD | 25,00 F | nº 24 : CITROEN TA | 30,00 F | nº 36 : TURCAT MERY | 40,00 F | nº 48 : DELAGE DL | 40,00 F |
| | | | | | | nº 49 : FN | 50,00 F |
| | | | | | | nº 50 : CITROEN (bombé) | 35,00 F |

## INSIGNES DE BOUTONNIERES

Sont également disponibles les insignes de boutonnières des marques suivantes :

| | |
|---|---|
| nº 1 : CHENARD & WALCKER (grand modèle) | 15,00 F |
| nº 2 : CHENARD & WALCKER (petit modèle) | 10,00 F |
| nº 3 : CITROEN | 10,00 F |
| nº 4 : RENAULT | 10,00 F |
| nº 5 : AMILCAR PARIS | 15,00 F |
| nº 6 : AMILCAR ITALIANA | 15,00 F |
| nº 7 : FORD | 10,00 F |
| nº 8 : FORD V8 | 10,00 F |
| nº 9 : MATFORD | 10,00 F |
| nº 10 : GEORGES IRAT | 10,00 F |
| nº 11 : UNIC | 15,00 F |
| nº 12 : BERLIET | 15,00 F |
| nº 13 : TALBOT | 15,00 F |
| nº 14 : ROLAND PILAIN | 20,00 F |
| nº 15 : SALMSON | 20,00 F |






14



15

Echelle 1/1

**Tous ces écussons et insignes sont disponibles à la "Boutique de l'Automobiliste", 42 rue du Bac, 75007 Paris.**
**Aucun envoi n'est effectué contre remboursement.**
**Pour toute commande par correspondance ajouter 3 F de port par écusson ; franco à partir de 150 F. Joindre chèque bancaire ou CCP à la commande, expédition par retour.**



**"L'AUTOMOBILISTE"**
*d'après une lithographie originale*
de H. DE TOULOUSE-LAUTREC



39



5



7



3



6



2



4



8



17



40



41



14



46



28



42



31



11



36



1



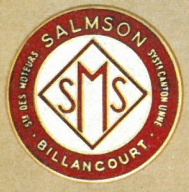
10



13



18



44



33



43



34



49



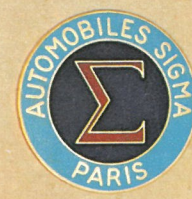
35



26



32



45



20



23



38



25



47



16



48



50



27



19



21



12



37



29



15



30



24



9